

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ

DU

PROPRIÉTAIRE DE VÉHICULES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 26 mai 1908, à 4 heures

PAR

Lucien ARNETTE

Avocat à la Cour d'Appel

Président : M. THALLER.

Suffragants : { MM. MASSIGLI,
AMBROISE COLIN, } *professeurs*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ

DU

PROPRIÉTAIRE DE VÉHICULES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 26 mai 1908, à 4 heures

PAR

Lucien ARNETTE

Avocat à la Cour d'Appel



Président : M. THALLER.

Suffragants : { MM. MASSIGLI,
AMBROISE COLIN, } professeurs

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1908

DE LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE VÉHICULES

INTRODUCTION

HISTORIQUE DE LA LOCOMOTION ROUTIÈRE

Dès que l'homme naquit à la lumière il éprouva, par la force même des choses, le besoin de se mouvoir, de s'extérioriser. Poussé par le besoin de vivre et peut-être aussi par une curiosité constitutive de sa nature, il se transporta. Aux prises avec les forces naturelles qui le dominaient, n'ayant eu que le seul besoin de subsister, non sans mal, l'homme ne dut compter pendant longtemps que sur ses propres moyens pour parcourir l'espace.

Plus tard, mieux outillé et déjà conscient de son génie, il sut dompter divers animaux et s'en faire d'utiles auxiliaires. Dès lors, des moyens de transports existaient.

Vers quelle époque de l'histoire du monde cet événement se réalisa-t-il ? Nul ne saurait le dire. Les cycles d'années ont tellement roulé depuis les âges millénaires que la mémoire des hommes n'en a pu garder trace.

Les Homères n'avaient pas encore chanté que déjà les caravanes aux marches lentes, les raids audacieux et

sanglants, les chevauchées farouches troublaient le silence des forêts et la monotonie des steppes. Et pendant des siècles et des siècles il en fut ainsi sur la terre. Ni les Grecs ingénieux, ni les Romains tenaces, ni les Francs aux fronts pâles ne purent que continuer les modes d'autrefois.

Sans doute quelques chars pesants roulèrent sur les dalles romaines, sans doute les bornes des cirques virent s'écraser des attelages emportés ; et des coursiers rapides portèrent au loin le bruit des triomphes des aigles légionnaires. Mais aucun moyen de transport organisé, public, n'existait et ne devait l'être de longtemps encore.

En proie aux guerres publiques et bien souvent privées, ne goûtant le repos que pour mieux lutter au loin, le moyen-âge des féodaux et des croisés ne put trouver le temps de conserver ou relever les *voies* détruites par les barbares.

Sur ce point, comme sur bien d'autres, cette époque si grande par la splendeur de ses cathédrales et de sa foi ne fut qu'une époque de recul et de moindre civilisation.

A Louis XIV, à son époque solennelle comme la figure du roi qui la domine, revient l'honneur d'avoir organisé notre premier réseau de *routes*. Routes sans doute bien durement pavées, mais routes quand même au sens moderne du mot, non plus pistes mouvantes, mais sonores, larges, définitives. Dès lors sans changer

de *traction* la circulation routière s'établit, et se perfectionna lentement.

Les carrosses malaisés et lourds firent place aux diligences rapides et de formes plus pratiques ; puis les cabriolets, les coucous, que sais-je ? et les services publics comme les véhicules particuliers sillonnèrent la France, usant des relais, reliant les villes d'un cordon agencé.

Qu'elle était vivante la grand'route ! Aux claquements de fouet du postillon haut perché sur son siège répondaient les cris et les jurons des rouliers réveillés, les piailllements des enfants... et des poules qui s'ébattent, les aboiements des chiens sautant aux naseaux de l'attelage.

Et toi, cour de l'auberge où Manon rencontra des Grioux, combien de tableaux pittoresques n'as-tu pas fait brosser !

Pendant deux siècles ce fut ainsi. Puis, brusquement le silence, la mort.

Le chemin de fer a tué la route. Seuls les carrioles des paysans se rendant au marché voisin, les tombereaux des fermes proches usent les chemins maintenant nombreux. La circulation peut être active par endroits, elle n'est plus que locale.

Ce qu'une invention avait détruit une autre devait le faire revivre. Rapide et silencieuse, d'un prix bientôt modique, la bicyclette apparut vers le dernier quart du XIX^e siècle, et dès l'instant les esprits éclairés purent

entrevoir les conséquences immenses d'une telle découverte.

Mais le progrès n'a pas de loi ; à peine cet instrument de plaisir et de travail venait-il d'atteindre sa forme quasi-définitive, qu'un concurrent, un allié, pourrait-on dire, apparaissait à l'étonnement de tous. Disgracieuses, pesantes, ferraillantes, lentes à monter les côtes et promptes à s'emballer dans les descentes, les premières automobiles ne connurent aucun succès. Elles le forcèrent par leur perfectionnement rapide.

En quelques années nos constructeurs (car cette industrie est nôtre) surent donner au public des véhicules maniables, silencieux, rapides à volonté, et, ce que l'on oublie souvent, d'un arrêt infiniment plus facile que les autres moyens de locomotion en usage jusqu'ici. Ce fut une révolution ; tous ceux dont la fortune était suffisante, et même ceux qui n'en possédaient pas, achetèrent les « nouvelles reines des routes », comme on se plaisait à les appeler. Le nombre des automobiles s'accrut par milliers... Déshabitués de toute entrave, n'ayant connu pour la plupart les lourdes et impérieuses diligences que par ouï dire, les rouliers et autre gent charretière se virent arrachés à leur douce quiétude. Finis les sommes réconfortants au bercement de la bête familière, finies les causeries avec la ménagère sur le pas de la porte, tandis que le tombereau pesant s'éloigne seul vers le but : sinon le choc peut se produire entre la machine qui croise, et l'attelage qui zigzague.

Les premiers étonnements passés, la colère monta vite. Pour les paysans les automobiles ne furent bientôt plus que des instruments de gêne et de malheur, — et l'excès de certains adeptes de la locomotion récente donnèrent quelque apparence de raison à leurs plaintes. — Bien mieux, des hommes considérables se joignirent à eux et une campagne sévère commença contre les chauffeurs.

Sans s'inspirer peut-être suffisamment des pratiques routières, sans consulter les statistiques d'accidents et les besoins d'une industrie nourricière, certains esprits trop prompts réclament contre les automobilistes des lois véritablement draconiennes, destinées, si on les appliquait, à annihiler purement et simplement les effets d'une merveilleuse découverte.

On peut diviser en deux catégories les projets qui surgissent de toutes parts :

I. — Les uns réclament la refonte des lois sur la police de roulage. Et les cyclistes et les automobilistes ne sont pas les derniers à le faire (1).

II. — Les autres, s'inspirant des doctrines nouvelles sur la « responsabilité », veulent voir dans l'aggravation de celle des propriétaires d'automobiles le remède à des abus peut-être exagérés à dessein.

Pour notre part, laissant de côté tout parti pris et nous

(1) Lettre de M. le marquis de Dion, député, à ses collègues.

inspirant du bien public et des intérêts particuliers, nous essayerons de rechercher la solution juste, sans autre prétention que celle d'aider dans la faible mesure de nos forces à la recherche de la vérité et de la pure justice.

LIVRE PREMIER

DE LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT

§ 1. — Théorie de la responsabilité en général.

Avant d'examiner « la responsabilité encourue par le propriétaire d'un moyen de transport », il nous faut envisager la question d'une façon plus générale.

L'idée de responsabilité, au sens large du mot, peut découler de tout manquement à une obligation conventionnelle ou au contraire légale. Encore ne suffit-il pas qu'une obligation « positive ou négative » soit violée. Pour qu'un « responsable » existe, il est de toute nécessité qu'un « dommage » ait été causé ; peu importe il est vrai qu'il ne soit que *moral*, mais on peut dire que le *dommage* est la *condition* pour que la *faute* soit réprimée par le droit.

D'après l'opinion traditionnelle à laquelle des auteurs récents (1) apportent leur appui, il faut distinguer deux sortes de faute : la faute contractuelle et la faute délictuelle.

Opinion différente. — Adversaire résolu de ce qu'il considère comme des errements, M. Planiol, dans son

(1) Huc, t. VII, n° 95 ; Capitant, p. 309 ; E. Bouteaud, *Des clauses de non-responsabilité*.

Traité de droit civil, t. II (Faute délictuelle, p. 271 et suiv.), ne manque pas de traiter d'*illusion* cette manière de voir. Pour lui, l'une et l'autre faute supposent également « l'existence d'une obligation antérieure ». L'une et l'autre consistent en un fait qui est la violation de cette obligation. Seulement dans ce que l'on est convenu d'appeler la faute délictuelle, l'obligation est *légale* (1).

Déjà soutenue par Lefebvre, ancien magistrat, dans la *Revue critique*, par Grandmoulin dans sa thèse (Rennes, 1892), mais avec des « arguments assez mauvais », au dire du savant professeur, cette opinion ne manque pas d'ingéniosité. Satisfait-elle totalement l'esprit? Je ne le pense pas. Peu importe que la faute (contractuelle ou non) soit toujours corrélative à l'existence d'une obligation, s'il y a deux sortes d'obligations, *différentes* dans leurs origines et dans leurs effets.

(1) Une autre différence couramment admise est encore sujette à la critique de M. Planiol. C'est celle qui est faite entre la faute contractuelle et la faute délictuelle au sujet de la preuve, en ce que la première serait présumée, tandis que la seconde ne le serait pas. M. Planiol considère que la véritable distinction réside dans la *nature* des objets. Quand le débiteur est tenu d'une obligation positive de donner, ou de faire, le créancier a le droit d'en obtenir l'exécution dès qu'il prouve l'existence de sa créance. C'est au débiteur à prouver sa libération.

Si l'obligation est négative, c'est au contraire à celui qui se prétend créancier à faire la preuve de sa créance.

Que le créancier prétende l'être en vertu d'un quasi-délit, ou en vertu d'un contrat, peu importe. Du moment que l'obligation est *de ne pas faire*, la preuve incombe au créancier. Suivant M. Planiol, la différence que l'on signale entre les deux catégories de fautes tient à la nature positive ou négative de leur objet.

Sans doute la faute est bien la violation d'une obligation, sans doute il nous paraît impossible d'être *en faute*, sans avoir violé *un droit contraire* ; mais cependant il n'en reste pas moins vrai, et M. Planiol le dit lui-même, qu'on peut trouver « des dispositions de la loi positive, qui donnent intérêt à cette distinction ».

Alors pourquoi ne pas mettre la réalité et la théorie d'accord ? Ces dispositions de la loi positive nous les trouvons dans ce que nous appellerons « le degré de prévision ». Les contrats sont en effet faciles à déterminer dans leur nombre et dans leur effet.

Lorsque quelqu'un contracte, il sait ce à quoi il s'engage *positivement* et par conséquent *passivement*. Si le contrat est exécuté, il produit des effets bien nets. S'il ne l'est pas, il n'est pas difficile d'en prévoir les conséquences.

Du côté délits ou quasi-délits, rien de pareil. Ils sont innombrables, indéterminés dans leur nombre et leurs suites. Qu'un commerçant n'exécute pas un marché, il peut supputer d'*avance*, à bien près, ce qu'il lui en coûtera. Qu'un accident arrive, l'indemnité accordée à la victime peut varier dans les plus larges proportions, car tout le monde sait qu'en cas de sinistre la jambe d'un député vaut plus cher que celle d'un simple citoyen.

M. Saleilles, dans son *Etude sur la théorie générale des obligations*, n'est pas loin de cette idée. «... Le délit né en dehors de tout rapport de contrat s'attaque à un état

de droit absolu. Ses conditions d'existence ne dépendent pas de la *volonté* des parties. »

L'auteur reconnaît donc l'absence de *volition*, de prévoyance dans les conditions d'existence des délits, et c'est aussi ce qu'a aperçu M. Saintelette dans son livre : *Responsabilité et garantie*, peut-être à notre sens avec moins de netteté. De toutes façons on n'a pas souligné suffisamment l'importance d'une telle constatation. Que grâce à cette idée de « prévision », la théorie de l'unité des fautes se disjoigne, cela est loin d'être indifférent.

Si l'impossibilité de prévoir, même approximativement, les conséquences des délits avait été suffisamment relevée, la théorie nouvelle de la responsabilité du fait des choses n'aurait peut-être pas été si largement accueillie. On aurait vu tout au moins à quelle effroyable responsabilité pouvait aboutir pour le propriétaire la consécration d'un tel droit. Et pour une fois aurait-on fait un peu plus de pratique et moins de théorie. C'est ainsi qu'en dehors de toute idée préconçue, laissant de côté toute préférence d'école, nous sommes amené naturellement à exposer « le système de la responsabilité » d'après le Code civil.

§ 2. — Système de la responsabilité d'après le Code civil.

L'article 1382 en est le fondement ; il propose le principe directeur de toute la matière. Ces termes : « tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dom-

mage oblige celui par *la faute* duquel il est arrivé à la réparer » sont généraux ; sa teneur incomplète.

Une *faute*, un *dommage*, tels sont les deux éléments.

Mais la *faute*, où est-elle définie ? et, comme le remarque M. Planiol, le mot « quelconque » est inexact. Ce que notre Code a oublié de faire, le nouveau Code civil allemand a tenté de le réaliser : « Celui qui lèse *illégalement* à dessein ou par négligence la vie, le corps, la liberté, la propriété ou tout autre droit d'une autre personne, est tenu envers elle de réparer le dommage causé. »

« La même obligation incombe à celui qui transgresse une loi faite en vue de protéger une autre personne. Si, d'après la teneur de la loi, la transgression est possible, même sans faute, l'obligation de réparer le dommage n'a lieu qu'en cas de faute. »

Il faut avouer que ce « principe » (1) est plus soucieux que notre article 1382 d'indiquer les éléments essentiels de la faute. Il n'a garde d'oublier qu'une « *lésion* » ne peut engendrer une « *responsabilité* », qu'à condition d'être faite sans droit, d'être *illégal* (2). Je sais que l'on peut observer que la faute ne peut être *légal*.

Qu'est-ce qu'une faute qui ne serait pas illégale, sinon le contraire de ce que l'on indique, autrement dit, une chose licite ? Et cependant je crois que l'objection man-

(1) En tête de chaque chapitre du Code civil allemand il y a un principe qui lui sert de base.

(2) Sourdat, *Fait illicite*, p. 524.

que de subtilité. Il ne faut pas s'hypnotiser sur un mot pris comme symbole, la faute abstraite, générale, ... et vague.

La faute c'est un mot : des fautes sont des réalités. Et parmi ces fautes réelles, commises, il y en a qui ne relèvent pas de la loi concrète, comme disaient autrefois nos pères, « elles relèvent du tribunal de Dieu ».

Ce qu'il est bon de préciser avec le Code allemand, c'est cette nécessité d'un manquement à la loi, d'une *illégalité* (au sens général du mot) que trop de Codes et de théoriciens ont laissées de côté volontairement ou non.

Ce que les rédacteurs du Code civil auraient dû de même nous indiquer, c'est la solution qu'ils entendaient admettre quant à l'imputabilité. Notre Code est muet sur ce point, et la jurisprudence et la doctrine ont dû se former une opinion. Celle qui triomphe admet qu'un acte n'engage la responsabilité de son auteur qu'en tant qu'il émane d'une volonté libre. Elle est en désaccord avec celle qui découlerait de l'application des idées nouvelles, et de leur interprétation des articles 1384, 1385, et 1386 (C. civ.).

Du moment, en effet, que l'on estime qu'une volonté libre n'est pas nécessairement exigible pour engager la responsabilité d'un être humain, du moment que le propriétaire est tenu des dégâts causés par sa chose sans qu'il y ait à son égard présomption de faute, un fou bien que dénué de liberté morale peut encourir une

responsabilité aussi grande qu'un être sain d'esprit.

Pour celui qui admet la responsabilité sans l'idée de faute, une telle conclusion serait logique (1).

ARTICLE 1382.

Quoi qu'il en soit, complété par la jurisprudence et la doctrine, l'article 1382 offre donc les éléments suivants :

Une faute. Un dommage illicite et manant d'une volonté libre.

Charge de la preuve. — Par un enchaînement logique la charge de la preuve est pour le demandeur. C'est à celui qui se prétend lésé illégalement à établir :

1° Qu'il subit un dommage.

2° Qui est l'auteur de ce dommage.

3° Que cet auteur est en faute activement ou passivement.

4° Suivant l'opinion triomphante il lui faut encore prouver que l'auteur du délit a agi avec « discernement » (2). Mais il nous semble que c'est au défendeur

(1) Une autre idée que l'on n'a pas, croyons-nous, indiquée nettement jusqu'ici serait celle d'une « assurance d'Etat contre les risques inhérents à notre nature humaine, à nos conditions d'existence ». — La folie est un cas fortuit au même titre que l'inondation ou la foudre ; chaque individu subit ce risque sans pouvoir le plus souvent le combattre comme nous ne pouvons bien souvent empêcher l'eau de monter. Si par suite de cette folie il cause un dommage à autrui, ce n'est pas en somme à l'individu à le réparer, c'est à la collectivité à prendre à sa charge les frais qui peuvent résulter de l'absence de raison d'un de ses membres. Nous reviendrons sur cette théorie qui nous paraît se rapprocher de l'équité.

(2) Nous laissons de côté les exceptions légales des articles 1384 et 1385.

ou à ses représentants à démontrer « l'absence de libre arbitre », à prouver qu'il est ainsi libéré.

Ce défaut de pleine conscience morale a des causes diverses, que l'on peut ramener à trois :

1° *L'absence de raison*. — Ses limites en sont vagues, et ses causes inconnues. Les juges pour l'apprécier se basent sur des données sans fixité, c'est une affaire de fait, non de droit.

2° *Absence de discernement (à cause d'âge)*. — La loi française n'ayant rien précisé, les juges apprécient souverainement dans quelle mesure le mineur est responsable de ses délits civils (1), si oui ou non ses actes doivent lui être imputés.

.

3° *La force majeure. Le cas fortuit*. — La force majeure implique le fait de l'homme (guerres, révolutions). Le cas fortuit est le résultat des forces naturelles (foudre, inondation, etc.). En fait on emploie souvent le seul mot de force majeure pour désigner « toute force étrangère et dominatrice ».

Dans toutes ces circonstances le fondement de l'imputabilité des actions humaines, c'est-à-dire la conscience du soi, la volonté, le discernement, le libre arbitre, font totalement ou partiellement défaut.

Quand une *faute* ne peut être imputée à l'agent direct

(1) Le Code civil allemand, tout en posant le principe de l'irresponsabilité des personnes privées de raison, a déterminé d'une façon précise les exceptions qu'il comporte. Là encore rien n'est laissé au hasard.

ou indirect du dommage, lorsqu'il n'a été qu'un instrument entre les mains de la destinée, il semble que nulle responsabilité ne peut lui être mise à charge. C'est ainsi que le fou, l'insensé, l'enfant qui n'a pas encore de discernement, l'homme sain dominé par les forces naturelles ou plus puissantes que lui, seront affranchis de recours, même sur leurs biens (1).

Pendant longtemps ce manque de responsabilité en l'absence de toute faute de la part de l'auteur du délit a paru naturel et comme inhérent aux risques de notre vie collective, à l'ambiance qui nous entoure et nous domine (2). Puis peu à peu un jour se fit. Ce qui semblait une vérité indiscutable fut discuté dans l'esprit d'aucuns et Demolombe, l'un des premiers, battit en brèche l'opinion séculaire.

Comparant en lui-même la situation du propriétaire d'une chose quelconque, *cause fortuite* d'un dommage à autrui, et celle de la victime, il lui semblait que la situation du second méritait plus d'intérêt que la première : « Chacun est responsable des *défauts* inhérents à sa chose, écrit-il dans son tome XXXI. C'est plutôt au propriétaire d'une chose à subir les conséquences de sa propriété qu'aux tiers innocents. »

M. Demolombe semble faire ici une pétition de principe. Il admet que chacun est responsable des défauts inhérents à sa chose. Toute chose d'après lui a donc fa-

(1) Voir Sourdat.

(2) *Damnam fatale* d'Ulpien.

talement *des défauts*. C'est plutôt sa théorie qui en a. En quoi toute chose a-t-elle fatalement des défauts? Prenons un objet inerte, un châssis de verre, fabriqué et posé suivant les règles de l'art ; la grêle tombe de force *anormale*, il se brise, un passant est blessé. Quel défaut avait le châssis, sinon de n'avoir pu résister à une force naturelle anormale, extraordinaire, ou d'être d'une nature fragile? Emprisons-nous d'ajouter que le but de M. Demolombe était plus modeste qu'il pourrait sembler, il ne tendait qu'au renversement de la preuve. Il est vrai que de là dépend souvent le gain d'un litige.

Ce que M. Demolombe n'a pas voulu demander, d'autres auteurs plus récents n'ont pas hésité à le faire.

Une responsabilité imposée à tout propriétaire par le seul fait de sa propriété leur a semblé toute naturelle et toute juste. Leur erreur (et nous nous rencontrons ici avec M. Planiol) est d'avoir voulu déduire du Code civil lui-même des conséquences qui n'en découlent nullement. S'appuyant sur les articles 1384 et 1386, ils ont établi « une responsabilité du fait des choses » qui peut être souhaitable au point de vue législatif, mais qui jamais de près ou de loin n'a été l'œuvre du Code civil.

Ni les Romains (1), ni les anciennes coutumes, ni Domat, ni Pothier n'ont jamais même envisagé qu'une responsabilité quelconque pût être relevée à la charge d'un

(1) Loi D. *De reg. juris*.

propriétaire sans qu'il y ait faute de sa part ou d'un tiers dont il est responsable.

Les rédacteurs du Code civil n'ont jamais abandonné l'ancienne manière de voir et se sont contentés d'y apporter des exceptions (1) formulées dans l'article 1384 (responsabilité des commettants).

ART. 1384, § 1^{er}.

Il établit pour certaines personnes énumérées limitativement dans les paragraphes 3, 4 et 5 une véritable présomption de faute.

On a voulu y voir, suivant l'expression de M. Sainctelette, « une des sortes de la responsabilité du fait d'autrui » ou plutôt une des conséquences de l'autorité que possède un homme sur un autre, de la surveillance qu'il peut exercer sur lui.

Rien n'est plus faux. Il ne suffit pas de poser que c'est une exigence de l'ordre social et d'attaquer violemment M. Demolombe pour avoir osé écrire « que la responsabilité ne repose pas sur un prétendu défaut de surveillance, car cette surveillance est en pareil cas presque toujours impossible.

Il ne suffit pas d'accuser les autres de professer des choses invraisemblables. Il faudrait regarder à son

(1) Sourdat, t. 1^{er}, livre II, p. 724, n° 1483 : « Pour nous le Code a fait reposer ses dispositions relatives à la responsabilité sur l'existence d'une faute.... C'est là un principe conforme à la raison qu'il importe de maintenir. La loi peut y apporter certaines exceptions ».

tour. Si, au lieu de penser *uniquement* aux relations des ouvriers et des patrons, M. Sainctelette avait bien voulu réfléchir à la situation d'un fermier dont le charretier conduit un chargement à des lieues de l'exploitation ; au mécanicien d'une automobile (s'il avait eu la prescience de cette invention) qui ramène seul au garage une voiture de Nice à Paris, peut-être aurait-il trouvé moins facile le problème de la *surveillance*. Dans tous les cas usant de son savoir, il aurait indiqué la façon de l'exercer efficacement (1). Peut-être aurait-il vu que le *choix* seul peut avoir de l'importance, que si un grief peut être mis à charge au patron, ce ne serait que celui de n'avoir pas assez pris de renseignements, de ne pas avoir assez réfléchi, d'avoir choisi à la légère.

Les arrêts qu'il cite pour étayer son œuvre ne visent pas uniquement l'autorité, la surveillance dont l'employeur a tout à la fois le bénéfice et la charge (2). L'argument que M. Sainctelette croit trouver dans l'absence de responsabilité du patron quand les dommages causés par ses employés le sont en dehors de leurs fonctions, n'est peut-être pas plus probant. « C'est

(1) Il n'aurait pas écrit cette phrase : « A coup sûr on étonnerait fort les directeurs des voies ferrées, des lignes maritimes à vapeur, des mines, des usines, des grands magasins en leur disant qu'à l'école de droit c'est un axiome que la surveillance de l'ouvrier par le patron est presque toujours impossible » (p. 125). C'est plutôt de l'axiome suivant qu'ils seraient étonnés : « un patron même absent surveille aisément des centaines d'hommes ».

(2) Cass., 20 août 1847, S. 47.1.855 ; Cass., 30 décembre 1875, S. 76.1.

parce que pour les actes étrangers à l'ouvrage le patron n'a plus d'ordres ni d'instructions à donner, de surveillance à exercer que sa responsabilité est bornée au dommage causé par ses domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles il les a employés » (p. 129).

On peut aussi bien expliquer cette absence de responsabilité avec le système traditionnel. C'est parce que nulle faute de choix ne peut être reprochée ici au patron que sa responsabilité est inexistante. C'est parce qu'au moment de « l'embauche » il n'a à envisager l'employé éventuel qu'au point de vue de l'ouvrage auquel il est destiné, au point de vue professionnel, qu'il n'est susceptible de se voir reprocher aucune faute. En dehors de son travail l'employé dépendrait-il encore de l'employeur et ne serait-il pas un homme comme un autre, libre et par conséquent pleinement responsable de ses actes. M. Sainctelette, grand admirateur de l'abolition du servage, n'a pu penser le contraire.

Que M. Sainctelette ait eu tort de voir ici un défaut de surveillance, c'est ce dont nous sommes absolument convaincus. Mais les rédacteurs du Code civil auraient pu non sans fruit s'inspirer par avance d'une idée chère à cet auteur, l'idée de garantie. Ils auraient complété ainsi leurs motifs en indiquant que le commettant, que le maître doit garantir les tiers des fautes de ses employés parce qu'il est l'organisateur de leur travail, l'ordonnateur de leurs actes professionnels, et que sa façon de commander peut avoir une aussi grande in-

fluence que celle de choisir ceux qu'il fait travailler. Ils ne l'ont pas fait.

«..... Ainsi réglée la responsabilité est de toute justice. Ceux à qui elle est imposée ont à s'imputer pour le moins la faiblesse, les autres le mauvais choix, tous de la négligence (1). » Telles sont les paroles de Treilhard.

L'idée *de faute* s'y énonce clairement autant qu'avec M. Saintelette. Faute d'une façon, faute d'une autre ; mais faute toujours.

N'est-ce pas plutôt à l'aide d'une responsabilité légale arbitrairement affirmée que les auteurs du Code auraient dû établir la responsabilité des commettants ?

Nous n'avons pas à trancher la question, les responsabilités légales sont forcément arbitraires et leur manquement n'est pas sans danger.

Ce qui nous apparaît c'est que dans l'article 1384 les « civilistes » ont été dominés par l'idée de faute, comme dans l'article 1382.

Ils ont été plus loin, beaucoup plus loin, jusqu'aux limites extrêmes, jusqu'à la présomption irréfragable, mais sans jamais admettre « la responsabilité du fait des personnes » comme on voudrait leur avoir fait admettre la « responsabilité du fait des choses ».

(1) Exposé des motifs par M. Treilhard, orateur du gouvernement, dans la séance du Corps législatif du 9 pluviôse an XII (Voir Locré, t. XIII, p. 26).

ART. 1384, § 2.

Cette expression de « fait des choses » nous amène tout naturellement à l'étude du paragraphe 2 de notre article : « On est responsable.... des choses que l'on a sous sa garde. »

Ce membre de phrase que nul n'avait remarqué pendant longtemps est... le moyen dont les novateurs se sont servis et se servent encore pour tenter de faire abandonner l'interprétation traditionnelle de l'article 1384, et, pourrait-on dire, de toute la matière de la responsabilité d'après le Code civil.

Suivant eux ce membre de phrase signifie que tout propriétaire (et pourquoi pas tout gardien) (1) est responsable du fait de sa chose. Etre propriétaire est un avantage (pas toujours) et par conséquent c'est à lui à supporter les conséquences fâcheuses découlant de l'existence de sa chose.

L'article 1386 ne contiendrait ainsi que des exemples, et la responsabilité du propriétaire d'un bâtiment, loin d'être exceptionnelle, ne serait que l'application du droit commun.

(1) Cette responsabilité du « fait des personnes » à la charge des commettants est juste en cas de faute légère de la part de l'employé. Nous n'hésitons pas à soutenir qu'en cas de « faute grave » c'est une prime à l'accident.

L'employé sachant son patron civilement responsable se soucie fort peu de prêter attention à l'exercice de sa profession, et tout Parisien connaît la phrase gouailleuse des conducteurs de fiacre « Je m'en f..., le patron ou l'assurance paiera ». — Il faudrait en ce cas une contrainte sur leurs propres biens.

MM. Sainctelette, Sauzet, Saleilles, Josserand, etc., se sont ingéniés à mettre en lumière ce qu'ils considèrent comme le véritable sens de la loi.

L'un d'eux, M. Saleilles, a voulu voir dans Demolombe d'abord, dans Laurent ensuite, les précurseurs de cette doctrine.

Il n'en est rien, ni Demolombe, ni Laurent n'ont envisagé le problème sous le même jour que les « modernes ». Commentant l'article 1386 qui met à la charge du propriétaire les accidents causés par la ruine d'un bâtiment lorsqu'elle est arrivée par suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction, il écrit : « Le défaut d'entretien et le vice de construction sont des fautes, c'est à raison de ces fautes que le propriétaire est responsable. — Il faut entendre dans le même sens l'art. 1384 qui dit en termes généraux que l'on répond des choses que l'on a sous sa garde : si nous sommes responsables, c'est que nous commettons une négligence, une imprudence. »

C'est net. Et nous ne voyons pas comment Laurent peut être rangé au nombre des précurseurs de M. Saleilles.

Nous ne sommes responsables que si nous commettons une négligence, une imprudence, donc *une faute*.

L'article 1386 ne rend le propriétaire responsable que parce qu'il est *nécessairement* responsable de sa chose.

« Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part

de quelqu'un ; s'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort dont chacun doit supporter les chances : mais s'il y a eu *faute ou imprudence, quelque légère* que soit leur influence sur le dommage commis, il en est dû réparation.

« C'est à ce principe que se rattache la responsabilité du propriétaire relativement aux dommages causés par les animaux ou par la ruine d'un bâtiment mal construit ou mal entretenu (1). »

Voilà l'exposé des motifs que proposait Taride dans son discours du 9 avril 1803 (Laurent n'a fait en somme que les reproduire, sans en souligner peut-être la généralité). Le tribun avec force a voulu insister sur la nécessité de l'existence d'une faute pour qu'il y ait lieu à réparation. Comme Treilhard, il veut bien admettre une présomption de faute, il n'envisage même pas la responsabilité objective qui, cela résulte des textes mêmes, n'a jamais pris place dans notre Code civil.

Ce qui est exact, c'est que Laurent a été frappé par l'idée de présomption de faute. « Il reste à savoir, si celui qui a une chose sous sa garde (2) est présumé en faute ? » Il pose la question, et ne résoud pas. C'est à peine si, commentant un arrêt de la Cour de cassation, il risque plus loin une préférence : « N'est-il pas juste que le propriétaire de la machine supporte le dommage plutôt que celui qui en a été victime ? »

(1) Voir Locré, t. XIII, p. 44.

(2) Laurent pense donc ici au gardien, non pas exclusivement au propriétaire.

Si Laurent, au lieu de ce point d'interrogation qui montre qu'il a entrevu le problème sans vouloir l'aborder, si Laurent, dis-je, avait risqué une affirmation, alors M. Saleilles aurait pu dire avec justice que la Cour de cassation (1) pouvait s'appuyer sur lui en invoquant « l'idée d'une responsabilité du fait des choses basée sur l'article 1384 ».

Ce qui est plus vrai, c'est que sous l'influence de jurisconsultes de valeur comme M. Saleilles, lui-même, la jurisprudence se laisse quelquefois gagner par cette idée.

Rebelles à la notion de « garantie », certains tribunaux français se montrent souvent enclins à condamner en dehors de toute faute, dissimulant plus ou moins bien leur désir de faire supporter au propriétaire, les risques de la chose.

Le droit étranger, ainsi que le fait remarquer justement M. Saleilles dans sa *Théorie générale de l'obligation* la pousse à s'engager dans cette voie. Les cas de responsabilité purement objective sont d'application courante en droit allemand. La loi du 7 juin 1871 (2) sur « la responsabilité au cas d'accidents en matière de chemins de fer et autres industries déterminées » en détermine à elle seule un grand nombre.

(1) Arrêt célèbre du 16 juin 1896, D. 1897. I. 433 (Note de M. Saleilles).

(2) Traduction de M. Lyon-Caen dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 1872, p. 264. — Son titre est : Loi sur la responsabilité civile des exploitants de chemins de fer, de mines, ainsi que des fabricants, en cas d'accidents causant la mort ou des blessures aux personnes,

D'après ces termes le chef d'entreprise est responsable en principe de la faute de ses subordonnés sans autre preuve.

Pas besoin de contrat même tacite passé avec la victime ; par exemple, la Compagnie de chemin de fer est responsable de tout fait d'exploitation causant dommage à un tiers. C'est à elle à démontrer le cas de force majeure ou la faute grave de la victime.

Cette absence de contrat implique bien « absence de garantie », il s'agit d'une responsabilité pesant sur l'exploitant, sur le propriétaire de choses déterminées. C'est une responsabilité légale, du fait des choses. Mais heureusement, bien que déjà étendue, elle n'est qu'exceptionnelle. Sur le même terrain, les lois fédérales suisses « sur la responsabilité des chemins de fer », s'inspirent encore des mêmes idées, et sans doute d'autres législations ne tarderont pas à les imiter.

Notre législation elle-même sera-t-elle modifiée sur ce point, nous ne le savons pas, et n'avons pas besoin de le savoir.

Ce qui est certain, c'est qu'en l'état actuel du Code, et même en considérant les articles 1385, 1386, exceptionnels cependant, il n'est pas possible de faire admettre que le droit français connaît déjà « la responsabilité du fait des choses ».

Ce qui le démontre péremptoirement, ce sont les dérogations apportées au grand principe de « la faute » établie dans l'article 1382. Si, comme le soutient M. Sa-

leilles et autres, le sens du paragraphe 2 de l'article 1384 est que l'on soit responsable de toute chose dont on est propriétaire, à quoi le législateur aurait-il donc pensé en écrivant les articles 1385 et 1386 ?

Une règle générale, absolue n'engloberait-elle plus les exceptions qui relèvent d'elle ? Les animaux, les bâtiments ne sont-ils pas la chose du propriétaire !

Comme nous l'avons déjà signalé, si l'école nouvelle voulait être logique et respectueuse des textes, elle devrait donner un tour légèrement différent de celui qu'elle propose au paragraphe 2 de l'article 1384. Elle devrait n'envisager « que la garde des choses » et non la propriété. Mais peut-être à charger le propriétaire y a-t-il avantage tout au moins pour ceux qui combattent ce système, car c'est mieux faire ressortir l'arbitraire d'une telle doctrine que de la rapprocher des textes nus.

Utilité incontestable au point de vue législatif. — Il est incontestable toutefois que sans les Sauzet, les Saintelette, les Saleilles nous en serions encore législative-ment à l'unique principe de la faute tel que l'a réglée l'article 1382, sauf à se souvenir des modifications apportées par les articles suivants.

Et pourtant, socialement, équitablement, une telle conception législative ne peut donner satisfaction en tous points.

Il y a des cas, il y a des situations où, malgré l'absence de toute faute prouvée, ou prouvable, la victime mé-

rite d'être indemnisée. C'est dans l'industrie où, par suite du développement du machinisme, les ouvriers s'accidentent plus fréquemment qu'autrefois, que de telles situations se rencontrent. Et sous l'empire du Code civil, d'après le système habituel, il leur était difficile de toucher une indemnité quelconque. Il était le plus souvent quasi impossible d'établir une faute du patron.

En l'absence d'une loi, les tribunaux tentèrent souvent de faire prévaloir une solution plus humaine, mais en donnant, il faut l'avouer, plus d'une entorse aux textes (1).

C'est à eux que pensa M. Sainctelette, c'est pour eux qu'il créa sa théorie de la garantie ; c'est pour remédier à cette situation que la loi du 9 avril 1898 fut votée.

Ses auteurs ont considéré avec raison que le machinisme amenait des risques, et que c'était plutôt au pa-

(1) Bruxelles, 16 avril 1872, *Pasicr.*, 1872.II.176. Explosion d'une chaudière, onze morts.

« Attendu que du texte de l'article 1384 du Code civil il ressort *clairement* que le propriétaire d'une chose même inanimée qu'il a sous sa garde est responsable du dommage causé par le fait de cette chose ;

« Attendu que si l'on pénètre l'esprit de cette disposition, l'on acquiert la conviction que cette responsabilité prend naissance du moment où, du seul fait de la chose, il résulte un préjudice ; qu'il est, en effet, naturel et logique que le propriétaire d'une chose sur laquelle il a droit et devoir de surveillance et de direction soit *légalement présumé en faute*, dès l'instant où cette chose cause un préjudice, etc. »

Tout cela pour arriver à faire indemniser les ouvriers défunts. L'intention est bonne, mais cette *présomption légale de faute* n'est-elle pas une hérésie, et qui plus est une iniquité gratuite ? Pourquoi une telle présomption existerait-elle contre quelqu'un ? Ce serait de la suspicion illégitime.

tron à les supporter qu'à l'ouvrier qui est mal organisé pour le faire.

Il devait les supporter d'autant plus qu'en contractant avec l'ouvrier, en louant son travail, il lui a, en quelque sorte, tacitement promis de le rendre « sain et sauf », ainsi que l'a fait remarquer M. Saintelette.

Le patron doit assurance des accidents dont peut souffrir l'employé parce qu'ils sont liés par un contrat, *parce qu'ils sont unis par un lien juridique*. Cette constatation a son importance.

Le domaine de la responsabilité du fait des choses n'est pas en somme ici bien étendu.

Peut-être même dans leur désir de protection notre loi a-t-elle été trop loin ? Si l'on pouvait dire avant elle que les ouvriers supportaient toujours le poids de la fatalité, l'on peut dire maintenant, sans crainte d'être taxé d'exagération, que les patrons supportent *en plus* les *fautes* de leurs ouvriers.

Je sais bien que c'est ce qu'ont cherché les infatigables promoteurs de la responsabilité patronale. Mais malgré leur désir d'une justice plus grande, ils n'ont fait que déplacer l'injustice.

Que par suite de l'organisation actuelle du travail, par suite de sa division, de sa spécialisation qui ne fait que souvent de l'ouvrier un rouage indispensable mais inconscient d'une gigantesque machine, on puisse invoquer une excuse pour l'ouvrier inattentif, un peu imprévoyant. Fort bien. L'accoutumance au danger est une

excuse, l'application à une besogne fastidieuse par sa répétition en est une autre.

Mais encore faut-il une limite ! Nous n'admettrons jamais qu'une faute importante, caractérisée d'un être raisonnable et libre puisse engager la responsabilité d'autrui, sans engager la sienne.

Nous ne comprendrons jamais qu'un employeur, qu'un patron ait une indemnité quelconque à verser à un employé qui, professionnel dans sa profession, a commis une faute lourde, une désobéissance peut-être. C'est une prime à l'inattention, fatale peut-être à d'autres, c'est une atteinte à la dignité humaine, c'est une excitation inqualifiable à l'accident (1). De même nous ne comprenons pas qu'un patron ne soit pas frappé plus durement en cas de faute inexcusable.

Le pouvoir d'appréciation des tribunaux ne devrait exister que pour le fait, et l'ouvrier coupable devrait se voir privé de toute indemnité comme le patron se verrait plus lourdement frappé.

Mais non content du succès obtenu, les partisans de

(1) Voici les termes mêmes de la loi du 9 avril 1898 (art. 20) :

« Aucune des indemnités déterminées par la présente loi ne peut être attribuée à la victime qui a intentionnellement provoqué l'accident. »

Le tribunal a le droit, s'il est prouvé que l'accident est dû à une faute inexcusable de l'ouvrier, de *diminuer* la pension fixée au titre 1^{er}.

Lorsqu'il est prouvé que l'accident est dû à la faute inexcusable du patron ou de ceux qu'il s'est substitué dans sa direction, l'indemnité pourra être majorée, mais sans que la rente ou le total des rentes allouées puisse dépasser soit la réduction soit le montant du salaire annuel.

la responsabilité du fait des choses rêvent d'étendre à l'humanité tout entière « le bienfait » de leur découverte.

L'article 1384 du Code civil en serait à leurs yeux la consécration longtemps insoupçonnée, et l'intervention du législateur inutile. Ils ne la repoussent pas cependant, et l'appellent même pour forcer les incrédules à respecter leur foi.

Le propriétaire d'une chose en jouit, il en retire une utilité, un agrément, il doit en subir les conséquences. Il doit en assumer les risques, *tous les risques*. Ceci est d'une logique parfaite, mais d'une logique monstrueuse. Son application pratique ne tendrait rien moins qu'à faire retourner le monde à la barbarie primitive.

Voilà un homme d'une fortune moyenne, d'une intelligence et d'une activité moyennes, de besoins moyens. Combien peut-il posséder de « choses » ? mot si vaste, si pressant dans sa petitesse. Et pour chacune de *ses* choses, à chaque instant, chaque seconde, dans quelque lieu où il se trouvera, il pourra être inquiété, tourmenté, ruiné peut-être, sans que sa prévoyance, sa réflexion prudente aient pu l'empêcher. Parce que *malgré lui sa chose* a nui à quelqu'un.

Et dire que le rêve de tout homme est à présent de « posséder » quelque chose, beaucoup de choses, d'être propriétaire ?

Autant dès lors avoir l'épée de Damoclès suspendue sur sa tête !

Qu'il s'assure !

A qui ? Tout homme étant propriétaire au moins jusqu'à l'avènement de la sociale bienheureuse, où notre terre ne sera que le Paradis... retrouvé, quelles assurances assureront l'humanité entière ?

Dans quelle mesure ? A quel taux ? Pour quelles choses ?

Pour tout, pour toujours, pour tout accident ?

Et cependant, ô logique, c'est toi qui parles par la bouche de savants très illustres ! C'est toi qui veux que le chemineau soit responsable de son bâton, et Jenny l'ouvrière du pot de basilic qui orne sa fenêtre !

.
Que pour certaines catégories très exceptionnelles de « choses », que pour certains propriétaires une responsabilité particulière soit admise législativement, c'est une question d'opportunité, de tact et la loi du 9 avril 1898 est là pour en démontrer l'utilité.

Mais il est impossible d'admettre la généralisation d'une telle mesure, il serait déraisonnable de faire peser un tel poids autrement que sur des épaules assez fortes pour le soutenir, et il faut avouer qu'il y en a peu.

La responsabilité du fait « des choses » doit rester dans le domaine de la théorie.

LIVRE II

RÈGLES FONDAMENTALES

Parmi les innombrables modes de propriété qui s'offrent à nous, il en est qui, peut-être plus que tout autre, apportent à son bénéficiaire des chances de responsabilité aussi fréquentes que lourdes. Nous voulons parler des « moyens de transport ».

Possesseur (1) d'une chose dont la qualité propre est la mobilité, il n'est pas étonnant qu'il la trouve en contact avec mille et mille autres auxquelles elle peut causer dommage, comme elle peut à son tour se voir diminuer dans son intégrité.

Son intérêt immédiat le pousse donc à connaître les conditions précises qui déterminent son droit et limitent ses devoirs.

Malheureusement, des règlements dont la valeur réside surtout dans le nombre, lui en rendent l'étude si difficile qu'il renonce à connaître ce qu'il ne peut apprendre.

C'est cette situation fâcheuse à plus d'un point de vue que nous allons tenter d'étudier.

(1) Au sens vulgaire du mot.

Laissant de côté tout ce qui n'emprunte pas les voies publiques (1), les routes, nous passerons en revue les différents moyens de locomotion et le régime auquel ils sont soumis. Nous tenterons, à l'aide des lois et règlements spéciaux et souvent aussi du droit commun, de déterminer les responsabilités que peuvent encourir les propriétaires et conducteurs de véhicules divers.

Et pour terminer, nous rechercherons dans quelle mesure il serait bon d'en modifier à la fois les effets et les causes.

(1) Ce sont les moyens de locomotion à domaine déterminé, chemins de fer, tramways, et ceux qui n'usent pas « la voie de terre », navires, ballons, etc.

CHAPITRE PREMIER

LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE VÉHICULE.

Suivant l'interprétation généralement donnée à l'article 1382 du Code civil, le propriétaire d'un véhicule quelconque doit pour engager sa responsabilité en cas d'accident :

1° Avoir commis une faute par lui-même ou un de ses préposés (1).

2° Avoir causé un dommage à autrui.

Si la réalité d'un dommage est chose assez facile à constater (2), si son importance même peut la plupart du temps se déterminer avec une certaine précision, il en est loin d'être de même pour apprécier la faute.

1° Une manière d'apprécier s'il y a eu ou non *faute*, de la part d'un conducteur, est de se reporter aux lois et règlements sur la matière.

Le cocher, le chauffeur, s'est-il conformé aux exigences des lois ? Tenait-il sa droite ? Ses feux étaient-ils placés ? N'exagérait-il pas l'allure qui lui était fixée ?

(1) 1385, C. civ.

(2) Bien entendu la question de preuve joue ici, comme dans tous les actes de la comédie humaine, un rôle primordial. Suivant l'absence de témoins, leur bonne et plus souvent leur mauvaise foi, la constatation sera ou non facile.

Autant de points à examiner et qui, suivant la réponse qui devra y être apportée, détermineront les responsabilités.

2° Tout au contraire, certains ne veulent voir dans les règlements que des guides occasionnels qui, bien souvent, ne serviront que très peu aux juges du fait.

Et de même que la gestion d'un patrimoine se jure en recherchant ce qu'aurait fait en mêmes circonstances « un bon père de famille », de même la conduite d'un conducteur doit s'apprécier en ayant devant les yeux « un conducteur prudent », placé dans des conditions identiques.

L'avantage de ce système se recommande d'une souplesse plus grande, les règlements se trouvant forcément incomplets, sinon incompréhensifs des véritables besoins.

En certains cas rien ne sera prévu ; il faudra bien recourir à cette manière de faire ; mais l'arbitraire des juges, et la facilité de témoignages erronés pourraient rendre dangereuse son application intégrale.

A la vérité aucune de ces deux théories n'est exclusivement adoptée en France et les tribunaux (1) apprécient la responsabilité des conducteurs en tenant compte à la fois des règlements établis, des usages et manières de faire.

(1) Certains font, suivant l'expression du professeur Meili, « œuvre de virtuosité », utile quelquefois. Ils n'hésitent pas à considérer comme « faute » entraînant à elle seule la responsabilité civile, le fait d'avoir

C'est sur cette constatation dont nous nous exagérons peut-être l'importance que nous voudrions nous appuyer pour entreprendre l'étude du sujet qui nous intéresse. C'est de cette double idée « de conducteur idéal » et d'obéissance aux lois que nous voulons faire découler à la fois la législation actuelle et la législation future sur ces difficiles matières.

Etude de la législation actuelle.

Pour comprendre la situation faite à notre époque aux usagers de la route, il faut se placer au moment où furent rendues les lois fondamentales. Il faut, comme par retour en arrière sur des temps disparus, véhiculer sur les routes quasi-désertes de la moitié du siècle dernier, et apprécier la loi de 1851, et le décret de 1852, d'abord vis-à-vis de la traction animale, la seule alors existante.

Seulement après nous pouvons voir si les règles nécessaires à la sécurité de tous ont été nettement posées, soit dans ces règlements anciens, à peu près seuls encore en vigueur, soit dans de nombreux décrets et arrêtés qui, tels des affiches électorales, encombrant de leurs inutiles fatras les murs de nos cités et de nos bourgs.

contrevenu à un règlement de police. — Orléans, 28 nov. 1899 (motocyclette) ; Trib. de Montpellier, *Gaz. Pal.*, 1900.1.86 (automobile).

§ 1. — Traction animale.

Unique moyen de transport sur route jusqu'à ces dernières années, la traction animale représenta longtemps à elle seule la matière visée par la législation routière.

Puisant dans les articles 1382 et 1385 les éléments nécessaires à l'établissement des responsabilités, la jurisprudence et la doctrine n'ont nullement éprouvé le besoin d'une modification à l'état de choses existant.

Ce n'est pas qu'ils trouvassent dans les lois et décrets d'indication bien nette, une règle de conduite minutieusement imposée aux conducteurs. Cachant sous de multiples détails une pauvreté d'invention qui déconcerte, une absence de sens pratique complet, c'est à peine si quelques règles essentielles peuvent être dégagées de ses lignes nombreuses. Aussi ne faut-il pas s'étonner que les tribunaux attendirent d'être poussés par des besoins nouveaux pour appliquer ce principe si juste « que tout manquement à un règlement met à la charge de celui qui en est l'auteur une présomption de faute ».

En présence de règlements incomplets et de deux articles très nets comme ceux du Code civil, l'un, établissant le principe de la faute avec charge de la preuve pour le demandeur (art. 1382), l'autre mettant une présomption de faute (art. 1385, C. civ.), à la charge du propriétaire ou détenteur de l'animal agent direct d'un dommage, il est facile de comprendre que la jurisprudence ait usé de l'instrument le meilleur. Elle ne s'est

done préoccupée que médiocrement des règles de la police de roulage, n'y voyant que des prescriptions préventives n'ayant pas un caractère impératif.

Suivant l'enseignement des faits et appliquant à l'examen de chaque espèce la méthode qui paraissait lui convenir, les tribunaux se sont précisément guidés sur la conduite qu'aurait chaque fois tenue « ce conducteur idéal », ce propriétaire diligent dont nous parlions tout à l'heure.

Les termes mêmes de l'article 1385 viennent d'un autre côté restreindre pour toute une catégorie d'espèces la liberté d'appréciation des juges. Le propriétaire, ou l'usager d'un animal voit toujours sa responsabilité engagée à moins qu'un cas fortuit ou une faute de la victime vienne le dégager. L'opinion qui lui permettait d'échapper à toute responsabilité en prouvant qu'il n'a commis aucune faute, aucune imprudence en un mot, celle qui lui mettait en main « la preuve indirecte du cas fortuit » n'a pas tardé à succomber devant la Cour de cassation.

La preuve directe seule lui reste, ce n'est pas elle qui peut donner matière à des interprétations nombreuses. Et cependant, les seules décisions intéressantes sont encore celles qui touchent à la preuve du cas fortuit ou de force majeure, et à celle de la faute de la victime. Il a été jugé par la Cour de cassation que l'application des faits de cette nature rentrait dans le pouvoir des juges du fait (Req., 19 août 1878) et que ceux-ci peuvent en toute liberté se former une opinion.

De la comparaison des espèces et des solutions intervenues on peut déduire que là encore, malgré l'intervention de preuves, malgré la brutalité qu'affecte le cas fortuit ou de force majeure, la même inclination porte les magistrats à apprécier les faits à la fois suivant les habitudes des animaux, et la conduite normale des conducteurs. Ainsi jugé pour l'accident causé par un cheval emballé au passage fortuit d'un train sur un pont métallique (Rouen, juillet 1877, D. P. 78.2.97).

La Cour a estimé que le conducteur n'ayant commis aucune faute, aucune imprudence « et que M... s'étant trouvé à ce moment renversé par la voiture de A..., il y a eu là un événement qu'il n'était pas donné à celui-ci de pouvoir ni prévenir, ni conjurer et que de cet ensemble de faits ressort la preuve *d'une force majeure ayant fait échouer toutes les prévisions, etc...* », il ne pouvait être rendu responsable d'un accident imputable à une force supérieure à la sienne.

S'il y a un cas pourtant où l'admission de la force majeure devait n'être admis qu'avec une difficulté très grande, c'est bien celui-ci.

Le passage d'un train, même inattendu, n'est nullement, semble-t-il, un événement fortuit, extraordinaire et la force majeure ayant fait échouer les prévisions de son cocher n'est autre qu'un vice du cheval, une nervosité excessive, et c'est l'existence d'une peur anormale chez l'animal, c'est la non-possibilité de prévision de ce vice qui a fait prononcer à la Cour le mot inexact en l'espèce de « force majeure ».

La qualification est audacieuse, l'idée et la décision sont bonnes, puisqu'il n'était pas possible à un conducteur prudent, exempt de tout reproche, comme se trouvait le défendeur, d'empêcher l'accident. Qui l'aurait évité ? (1)

C'est qu'il est singulièrement dur de faire supporter à quelqu'un les conséquences d'un fait qu'il ne peut empêcher, et la thèse prétendue humanitaire « de la responsabilité du fait des choses » s'éclaire fâcheusement à la lumière des faits.

Qu'un renversement de preuve soit imposé, qu'une justification, pourrait-on dire, de la conduite de l'agent de l'accident ou de celui qui en a garde soit exigée, ce peut être utile, et nous ne discuterons pas ici l'opportunité de renversement de la preuve, de la présomption de faute.

Mais lorsqu'un conducteur a fait la preuve que *personne* n'aurait fait mieux à sa place, qu'il soit rendu quand même responsable, c'est ce que nous nous refusons à admettre même en présence de l'article 1385, d'accord avec la Cour de Rouen.

Remarquons que ce qu'elle a qualifié cas de force majeure n'en est pas un, à proprement parler, mais ce

(1) L'arrêtiste semble croire, dans la note inscrite au-dessous de cette décision, que celle-ci rentre dans la catégorie de celles qui favorisent la preuve indirecte du cas fortuit, c'est une erreur. L'arrêt visé s'appuie directement sur l'existence d'un cas de force majeure pour exonérer le propriétaire du cheval de toute responsabilité : c'est l'appréciation du cas fortuit qui peut donner matière à discussion si l'on veut s'en tenir à sa définition habituelle.

qu'elle a voulu dire, c'est que toute impossibilité majeure doit exonérer de toute charge. C'est tellement vrai que dans un cas similaire et non semblable, le propriétaire d'un cheval s'est vu condamné justement. Le tribunal a estimé que le passage du train était dans l'espèce possible à prévoir ainsi que le coup de sifflet (Paris, 21 janvier 1891).

Même méthode d'appréciation. Qu'aurait fait un homme réfléchi, prudent ? Aurait-il pu s'attendre au passage d'un convoi ? Même résultat dans la décision, sinon dans la condamnation. Car la jurisprudence, toujours s'inspirant de ces idées de « conduite idéale » (dont nous croyons pouvoir faire ressortir à nouveau l'importance), inlassable dans la recherche de la vérité, a fait mieux que le législateur.

Sans ce souci peut-être inconscient, mais cependant réel de s'affranchir de ce que la loi a de trop rigide, de mal adapté aux conditions pratiques, l'étude de la responsabilité des propriétaires de voitures à traction animée ne présenterait qu'une sèche nomenclature de décisions appliquant la lettre de l'article 1385.

L'intérêt qui s'attache ainsi à cette étude n'est malgré tout que rétrospectif et surtout comparatif. Tout a été dit ou presque sur un tel sujet, et les derniers glaneurs ne récoltent que peu aux champs anciens.

Les locomotions nouvelles, en posant des problèmes nouveaux, promettent des récoltes plus belles. Le champ d'expérience est si tentant que les méthodes juridiques s'y disputent déjà la place.

En assistant au tournoi, nous pourrions en mieux connaître le vainqueur. Loin de dédaigner les enseignements du passé, nous projetterons leurs rayons encore clairs sur les faits du présent, et nous superposerons aux notations récentes celles que nous venons de faire, et que d'autres plus qualifiés ont déjà publiées.

**§ 2. — Règles fondamentales en matière
de circulation (1).**

Bien que depuis quelques années une véritable révolution se soit produite sur nos routes, bien que le nombre et la forme des moyens de transport aient augmenté dans de très larges proportions, il n'est pas exagéré de dire que les règles fondamentales de police du roulage n'ont pas subi la même transformation.

Posées par la loi du 30 mai 1851, complétées par le décret du 10 août 1852, les conditions de la circulation ne visaient fatalement que les voitures attelées et troupeaux, alors seuls usagers des chemins.

Depuis, quelques textes nouveaux, comme les décrets des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901 pour les automobiles ; les arrêts réglementaires des 29 février 1896 et 15 juin 1897 sont venus compléter et préciser des points obscurs, ou des omissions résultant de l'état des connaissances de nos pères.

(1) En dégagant ces règles primordiales nous pouvons dès l'instant connaître les points faibles de nos actuels règlements, sans distinguer entre les divers modes de locomotion. Leur importance s'étend à tous.

Malgré tout, le bon sens, la pratique doivent venir en aide à ces textes non coordonnés et qui, tels des filets aux mailles non rabouties, laissent passer entre eux le butin des solutions claires. Nous pouvons ainsi déduire trois règles primordiales :

1° Le conducteur d'un véhicule doit être maître de sa vitesse.

2° Il doit tenir la droite du chemin, et dépasser les obstacles quelconques en tenant sa gauche.

3° A la nuit, tout véhicule doit être muni d'un feu visible de l'avant et de l'arrière.

I. — *Le conducteur d'un véhicule doit être maître de la vitesse de ce véhicule.*

Edicté à peu près en ces termes par le décret du 10 mars 1899 relatif à la circulation des automobiles (1), ce principe mériterait d'être étendu à tous les modes de locomotion en dehors des chemins de fer (2). Le malheur est qu'il n'est qu'un principe excellent sans doute, mais imprécis, laissant place à tous les abus, comme à tout arbitraire.

Etre maître de sa vitesse, cela veut dire sans doute que le véhicule que l'on dirige doit, à volonté et suivant

(1) Voir le texte, article 14 du décret du 10 mars 1899, reproduit presque textuellement par l'article 90 « du règlement général concernant la sûreté et la circulation sur la voie publique », édicté par le canton de Genève (2 fév. 1900). « Le conducteur d'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse, etc. »

(2) En termes moins nets, l'article 4, du règlement du 22 février 1896, formule la même exigence pour les vélocipédistes.

les besoins, pouvoir s'arrêter dans un espace très court. Mais pour serrer le débat, qu'est-ce qu'un espace très court ? est-ce trois, quatre, dix mètres ?

De règles nettes il n'y en a pas. Les règlements sont muets à ce sujet, sauf peut-être à Paris pour les tramways (Ordon. 10 juillet 1900).

Les magistrats apprécient suivant leur esprit, les témoins de même, ce qui ne laisse pas que d'être fort dangereux. Comme l'arrêt instantané est impossible, même pour un piéton, il faut accorder aux véhicules un temps pour l'arrêt, qui variera avec les lieux et les circonstances.

Ce temps, il faut le chiffrer, non en secondes, ce qui serait absurde, mais en espace. C'est une affaire d'expérience (1).

Lorsque l'on saura bien quel est l'espace qu'il faut, pour « caler », aux différents modes de traction, suivant une vitesse donnée, il sera facile de leur imposer une vitesse maxima, en leur fixant un arrêt — en tant de mètres — suivant les lieux où ils se trouveront.

Nous reprendrons au reste cette question à la fin de ce travail, en examinant les réformes qu'il serait désirable d'apporter à nos lois de police du roulage.

II. — *Le conducteur doit tenir la droite, dépasser à gauche* (2).

Si par impossible aucun véhicule ne déviait de la li-

(1) De fort intéressantes comparaisons sur l'arrêt des différents modes de véhicules ont été faites au bois de Boulogne.

(2) En France et dans la plupart des contrées, les voitures doivent

gne qui lui est indiquée à la fois par les règlements et par un usage plus rigoureux encore, il est certain qu'un nombre considérable d'accidents seraient évités.

En dehors des croisements et des rencontres entre véhicules et piétons, ou animaux en liberté, il n'y aurait plus aucun choc.

Les passants, pour peu qu'ils s'en donnassent la peine, pourraient savoir avec certitude dans quel sens, à quel endroit pour ainsi dire mathématique les voitures passeraient sur le chemin qu'ils empruntent. Il n'est pas besoin de dire quelle sécurité plus grande en résulterait pour eux.

Une obligation absolue, et fortement sanctionnée de *tenir constamment* leur droite n'est pourtant imposée à aucun véhicule. C'est infiniment regrettable. La loi du 30 mai 1851, et le décret du 10 août 1852 (art. 9) n'imposent que l'obligation suivante : « Tout roulier ou conducteur doit se ranger à sa droite à l'approche de toute autre voiture de manière à lui laisser libre au moins la moitié de la route. »

Ainsi le voiturier et les automobilistes de même (1) ne sont tenus que de se ranger à leur droite à l'approche se ranger à *droite*, et dépasser à gauche les obstacles qu'elles veulent doubler.

En Angleterre, en Suède et quelques autres pays, c'est le contraire que l'on exige. Peu importe, le résultat est le même. Toutefois, au dire de certains conducteurs, le système anglais rend plus facile la direction des chevaux ; s'il en était ainsi il vaudrait mieux l'adopter, puisque pour les véhicules mécaniques une convention ou l'autre est aussi bonne.

(1) Le décret du 10 mars 1899 soumet les automobilistes aux prescriptions de la loi et du décret de 1852.

che d'un autre véhicule (1) ; bien mieux, la présence de piétons ou de cavaliers serait insuffisante pour que, *sans motifs spéciaux*, ils dussent se déranger (2). C'est ridicule. Il est de toute nécessité qu'un véhicule quelconque ainsi que les cavaliers tiennent *même en vase campagne*, même sans que rien soit en vue, la partie droite du chemin. Il est incohérent de laisser zigzaguer sur nos routes des véhicules de tous systèmes alors qu'il est simple pour tous de s'en contenter d'une partie.

Pour les conducteurs eux-mêmes une telle exigence serait une amélioration.

Actuellement, sur les routes fréquentées ils sont obligés de changer de direction s'ils veulent se ranger à droite et observer le règlement. S'ils s'y trouvaient, ils n'auraient pas à le faire.

Le besoin de réglementation dans ce sens se fait si bien sentir que des arrêtés préfectoraux ont déjà tenté de remédier à cette lacune (3). Le préfet de police a rendu, pour l'étendue du territoire soumis à son autorité, l'ordonnance suivante :

« Les conducteurs d'un véhicule quelconque et les conducteurs de bêtes de trait ou de charge devront,

(1) Cass., 19 janv. 1873.

(2) Le conducteur engageait bien entendu sa responsabilité dans les termes du droit commun si, par négligence ou parti-pris, il ne laissait pas aux piétons ou cavaliers la place de se garer.

(3) En province, le préfet de l'Eure, si nos souvenirs sont exacts, a pris un arrêté il y a trois ans enjoignant à *tous* les véhicules de se trouver toujours à droite, de nombreux accidents, disait-il, résultant de l'observation de cette précaution.

toutes les fois qu'il n'y aura pas d'obstacle, prendre la partie de la chaussée qui se trouve à leur droite, alors même que le milieu en serait libre.

« Aussitôt que l'obstacle qui les aura forcés à dévier à gauche sera dépassé, ils devront reprendre leur droite.

« Quand un conducteur devra tourner dans une rue à gauche il devra le faire en gardant toujours sa droite. »

Ce qui est vrai à Paris ou dans ses environs l'est tout autant ailleurs. Mais de toutes les règles importantes de la police de roulage, on peut dire que celle-ci est la moins observée.

A Paris, par suite de l'encombrement croissant des palissades, des travaux de voirie, d'égouts, de métro, que sais-je, qui transforment la vieille cité en carrière à ciel, tantôt ouvert, et bien souvent fermé, les malheureux conducteurs sont excusables de passer où ils peuvent. Et cependant c'est encore là où on l'observe quelque peu, grâce aux efforts de la police.

Dans les campagnes, personne ou à peu près n'en tient compte, les pouvoirs publics semblent se désintéresser de la question, et les tribunaux, en cas d'accident, ne font pas assez état de la violation ou de l'observation de cette règle.

Une autre précaution liée à la première, et *qui n'est même pas indiquée* dans les règlements, est celle d'avertir lorsque l'on quitte la ligne que l'on suit, lorsque l'on veut tourner, ou changer de direction, et en cas d'arrêt. Combien encore l'observent ? Pourtant si un geste n'attire pas l'attention du véhicule qui peut se trouver en

arrière, une collision est à craindre, alors même que le conducteur non prévenu serait attentionné.

Il est quelquefois impossible de prévoir une brusque manœuvre, et là encore il faudrait une réglementation très nette exigeant des conducteurs un signe de main que beaucoup à Paris ont l'intelligence d'employer.

III. — *Eclairage.*

L'article 15, alinéa 1^{er}, du décret de 1852 placé, parmi les dispositions concernant les voitures ne servant pas au transport des personnes, prescrit qu'aucune voiture de cette sorte « marchant isolément ou en tête d'un convoi ne peut *circuler* pendant la nuit sans être pourvue d'un falot ou d'une lanterne allumée ». L'article 28 l'impose en outre aux voitures publiques.

Les préfets et les maires peuvent étendre la mesure aux autres voitures.

Une grave lacune se relève dès la lecture de ce texte, lacune qui a coûté la vie à plus d'une personne, alors que le remède peu coûteux, facile à appliquer, est à la portée de tous.

1° Les voitures d'agriculture ; 2° Les voitures servant au transport des personnes sont dispensées de s'éclairer, sauf arrêtés des préfets ou des maires leur en faisant obligation.

Surtout pour la deuxième catégorie, ceux-ci n'ont pas manqué de le faire. Pour la première, influencés par des

considérations plus électorales qu'utiles à la cause publique, ils l'ont souvent passée sous silence.

Ce que l'autorité administrative n'a pas fait, l'autorité judiciaire s'est essayée de le faire, se rendant compte du danger permanent que constitue pour les piétons et les autres véhicules des voitures circulant la nuit sans feu, sous prétexte d'agriculture, les magistrats ont par tous les moyens en leur pouvoir, restreint le nombre des voitures bénéficiant d'une aussi scandaleuse tolérance

Ils exigent très strictement « qu'elles soient employées à la culture des terres, au transport des récoltes (du champ à la ferme, ou de la ferme aux champs, ou qu'elles servent au transport des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où pour les conserver ou les manipuler le cultivateur les dépose ou les rassemble.

Bridés par un texte, ils ne pouvaient mieux faire, mais en revanche ils exigent une lumière dans toutes autres circonstances. Ainsi toute voiture conduisant des grains de chez divers cultivateurs à un moulin doit être munie d'un falot ou d'une lanterne (Cass., 15 fév. 1879).

Il n'en reste pas moins vrai que, sauf arrêté spécial, des véhicules peuvent en France *circuler sans lanterne*. Bien mieux, le décret spécifiant seulement l'obligation du « feu » pour les voitures en mouvement, « ne pourra circuler » dit le texte, il en résulte que les véhicules en stationnement sont libérés d'une exigence aussi raisonnable.

Là encore la jurisprudence a beau se montrer sévère et considérer qu'un arrêt momentané constitue encore la voiture en état de circulation, elle ne peut étendre le sens des mots au delà de toutes limites. Et l'insouciance paysanne peut dresser impunément dans la nuit noire des obstacles où d'autres viendront se fracasser.

CHAPITRE II

LA RESPONSABILITÉ DES CYCLISTES ET AUTOMOBILISTES.

« Aux inventions nouvelles, il faut
des lois nouvelles. »

Parmi les découvertes récentes, il en est peu qui aient exercé une plus grande influence économique et peut-être sociale que celles de la bicyclette et de l'automobile.

Rattachés seulement aux grands centres par des lignes ferrées en nombre insuffisant, par des routes veuves des diligences et des pataches qui les empruntaient autrefois, les bourgs et les campagnes se sentaient, il y a peu d'années encore, comme les membres d'un corps qui chercheraient leur tête. La circulation rayonnante existait seule encore.

La bicyclette d'abord, l'automobile ensuite, reprirent le rôle des « postiers » et relièrent entre elles les petits coins délaissés par la puissante locomotive.

Partout au long des routes, les enseignes des forgerons villageois, les boutiques des serruriers plus citadins se sont adornées de panonceaux multicolores où les U. V. F., les A. C. F., et les T. C. F. cabalistiques

pour d'aucuns, familiers aux cyclistes et aux chauffeurs, convient les écopés à faire panser les bêtes d'acier.

Accoutumés à nouveau à voir « des étrangers » fréquenter leurs hôtels de modeste chef-lieu de canton, voire auberges de village ; les « Cheval blanc », et les « Croix-Blanche » ont jugé bon de recrépir les logis délaissés ; et de tous côtés dans notre belle France enfin mieux appréciée des « touristes », amants de la nature, les écus roulent qui, dans une bourse, qui dans l'autre pour le plus grand bien de tous.... (1).

SECTION I. — Cycles.

Surpris par le développement du cyclisme, le législateur et le gouvernement ne mirent à la disposition des « nouveaux » que les textes anciens déjà si incomplets.

Honnis, bousculés, méprisés comme des saltimbanques malfaisants, les premiers cyclistes eurent contre eux à la fois les voituriers redoutant la concurrence, et les pouvoirs publics toujours prêts à flatter les instincts grossiers et bas des foules... maîtresses des mandats.

(1) Nous pouvons rapprocher ces lignes des lignes suivantes extraites du si remarquable rapport de M. Martin, avocat à Genève, « sur la responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles » à la Société des juristes suisses. L'augmentation de la circulation des automobiles et le développement du tourisme ont donné une vie nouvelle à beaucoup de régions écartées des grandes voies de communication que les chemins de fer avaient laissées de côté. »

N'étant pour certains tribunaux nullement assimilables aux voitures (1), pour d'autres au contraire soumis à la loi du 30 mai 1851 et au décret du 10 août 1852 sur la police du roulage comme étant des voitures (2), « sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant le nombre de roues et le moteur qui les fait agir », les malheureux bicyclistes ne savaient à quel saint se vouer.

Certains préfets et maires, frappés d'une telle anarchie, remédièrent bientôt dans la mesure de leurs pouvoirs à cet état de choses déplorable, mais leurs efforts ne pouvaient avoir que des effets locaux. Enfin les pouvoirs publics s'émurent et, employant un procédé inédit, le ministre de l'intérieur enjoignit dans une circulaire du 22 février 1896, à *tous* les préfets d'avoir à prendre un arrêté dont le modèle était joint.

De ces 86 arrêtés semblables une législation uniforme fatalement naissait.

TEXTE DE L'ARRÊTÉ.

ARTICLE PREMIER. — La circulation des vélocipèdes sur toutes les voies publiques, nationales, départementales et communales, est soumise aux règles ci-après énumérées.

ART. 2. — Tout vélocipède doit être muni d'un appareil sonore avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres.

Dès la chute du jour, il doit être pourvu, à l'avant, d'une lanterne allumée.

ART. 3. — Tout vélocipède doit porter une plaque indiquant

(1) Douai, 13 juillet 1899, S. 99.2.292.

(2) Versailles, 14 février 1896, D. P. 96.2.383.

le nom et le domicile du propriétaire ainsi qu'un numéro d'ordre, si le propriétaire est loueur de vélocipèdes.

ART. 4. — Les vélocipédistes doivent prendre une allure modérée dans la traversée des agglomérations, ainsi qu'aux croisements et aux tournants des voies publiques.

Ils ne peuvent former de groupes dans les rues.

Il leur est défendu de couper les cortèges et les troupes en marche.

En cas d'embarras, les bicyclistes sont tenus de mettre pied à terre et de conduire leurs machines à la main.

ART. 5. — Les vélocipédistes doivent prendre leur droite, lorsqu'ils croisent des voitures, des chevaux ou des vélocipèdes, et prendre leur gauche, lorsqu'ils veulent les dépasser ; dans ce dernier cas, ils sont tenus d'avertir le conducteur ou le cavalier au moyen de leur appareil sonore et de modérer leur allure.

Les conducteurs de voitures et les cavaliers devront se ranger à leur droite à l'approche d'un vélocipède, de manière à lui laisser libre un espace utilisable d'au moins 1 m. 50 de largeur.

Les vélocipédistes sont tenus de s'arrêter lorsque, à leur approche, un cheval manifeste des signes de frayeur.

ART. 6. — La circulation des vélocipèdes est interdite sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons.

Cette interdiction ne s'étend pas aux machines conduites à la main.

Toutefois, en dehors des villes et agglomérations, la circulation des vélocipèdes pourra s'exercer, sur les trottoirs et contre-allées affectés aux piétons, le long des routes et chemins pavés ou en état de réfection.

Sur tous les trottoirs et contre-allées affectés aux piétons où la circulation des vélocipédistes est autorisée, ceux-ci sont tenus de prendre une allure modérée à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse à celle d'un homme au pas, au droit des habitations isolées.

ART. 7. — La circulation des vélocipèdes peut être interdite par des arrêtés municipaux, temporairement ou d'une façon permanente sur tout ou partie d'une voie publique.

A chacune des extrémités des espaces interdits, des écriteaux placés et entretenus par la commune donnent avis de l'interdiction.

ART. 8. — Sont rapportés tous arrêtés préfectoraux ou municipaux pris antérieurement pour régler la circulation des vélocipèdes dans les diverses communes du département.

ART. 9. — Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et déférées aux tribunaux compétents.

ART. 10. — Les sous-préfets, maires, officiers de gendarmerie, ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les agents-voyers, les commissaires de police, les gardes champêtres et tous officiers de police judiciaire sont chargés de veiller à l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs, affiché et publié dans toutes les communes du département.

Fait à , le 29 février 1896.

Le Préfet d

Complément indispensable de lois faites pour des besoins différents, cet arrêté à la fois multiple et uniforme fut et demeure un utile progrès.

Les lacunes qu'il présente sont réelles et nous les relèverons plus loin en indiquant les réformes urgentes que devrait subir la ou les polices de roulage.

... Modifié, en certains points, à cause des nécessités spéciales de la circulation de Paris (Ordonnance du préfet de police), ce règlement n'en reste pas moins la véritable charte du cyclisme français.

SECTION II. — Automobiles.

A peu près à la même époque où le problème de la circulation semblait en voie de se résoudre, l'apparition des premières automobiles remettait tout en question.

Bruyantes, mal odorantes, de construction peu sûre, les premières voitures « sans chevaux » faisaient plutôt regretter l'animal supprimé.

Il suffit de connaître le cœur humain pour savoir avec quelle aménité elles furent accueillies.

D'un autre côté, à mesure que moteurs et mécanismes se perfectionnaient, quelques imprudents grisés par la nouveauté de la vitesse, se lançaient sur des voitures plus faites pour des essais techniques que pour transporter des voyageurs. La législation ancienne était encore une fois dépassée par l'esprit fertile des inventeurs.

Un décret du 10 mars 1899 complété par la circulaire du ministre des travaux publics portant la date du 10 avril suivant et par celui du 10 mars 1901, tenta de remédier à l'insuffisance des règles d'autrefois.

Décret du 10 mars 1899 portant règlement relatif à la circulation des automobiles.

ARTICLE PREMIER. — Est soumise aux prescriptions du présent règlement la circulation sur la voie publique, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées.

SECTION I. — Automobiles avec ou sans avant-train moteur, à boggie ou non, circulant isolément.

TITRE PREMIER. — *Mesures de sûreté.*

ART. 2. — Les réservoirs, tuyaux et pièces quelconques destinés à contenir des produits explosifs ou inflammables seront construits de façon à ne laisser échapper ni tomber aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie.

ART. 3. — Les appareils devront être disposés de telle manière que leur emploi ne présente aucune cause particulière de danger et ne puisse ni effrayer les chevaux ni répandre d'odeurs incommodes.

ART. 4. — Les organes de manœuvre seront groupés de façon que le conducteur puisse les actionner sans cesser de surveiller sa route.

Rien ne masquera la vue du conducteur vers l'avant, et les appareils indicateurs qu'il doit consulter seront placés bien en vue et éclairés la nuit.

ART. 5. — Le véhicule devra être disposé de manière à obéir sûrement à l'appareil de direction et à tourner avec facilité dans les courbes de petit rayon. Les organes de commande de la direction offriront toutes les garanties de solidité désirables.

Les automobiles dont le poids à vide excède 250 kilos seront munis de dispositifs permettant la marche en arrière

ART. 6. — Le véhicule devra être pourvu de deux systèmes de freinage distincts, suffisamment efficaces, dont chacun sera capable de supprimer automatiquement l'action motrice du moteur ou de la maîtriser.

L'un au moins de ces systèmes agira directement sur les roues ou sur les couronnes immédiatement solidaires de celles-ci et sera capable de caler instantanément les roues.

L'un de ces systèmes ou un dispositif spécial permettra d'arrêter toute dérive en arrière.

Dans le cas d'un véhicule à avant-train moteur à boggie, l'un

des systèmes de freinage à la disposition du mécanicien devra pouvoir agir sur les roues arrière du véhicule.

ART. 7. — La constatation que les voitures automobiles satisfont aux diverses prescriptions ci-dessus, sera faite par le service des mines, sur la demande du constructeur ou du propriétaire. Pour les voitures construites en France, le fabricant devra demander la vérification de tous les types d'automobiles qu'il a établis ou établira. Pour les voitures de provenance étrangère, l'examen sera fait avant la mise en service en France, sur le point du territoire désigné par le propriétaire de la voiture.

Lorsque le fonctionnaire des mines délégué à cet effet aura constaté que la voiture présentée satisfait aux prescriptions réglementaires, il dressera de ses opérations un procès-verbal dont une expédition sera remise soit au constructeur, soit au propriétaire, suivant le cas.

Le constructeur aura la faculté de livrer au public un nombre quelconque de voitures suivant chacun des types qui auront été reconnus conformes au règlement. Il donnera à chacune d'elles un numéro d'ordre dans la série à laquelle elle appartient et il devra remettre à l'acheteur une copie du procès-verbal et un certificat attestant que la voiture livrée est entièrement en conformité du type.

Chaque voiture portera en caractères bien apparents :

1° Le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type ;

2° Le nom et le domicile du propriétaire.

En cas de refus par les ingénieurs des mines de dresser un procès-verbal constatant que le véhicule présenté satisfait aux prescriptions réglementaires, les intéressés pourront faire appel au ministre des travaux publics qui statuera après avis de la commission centrale des machines à vapeur.

TITRE II. — *Mise en circulation.*

ART. 8. — Tout propriétaire d'un automobile devra, avant

de le mettre en circulation sur les voies publiques, adresser au préfet du département où il réside une déclaration dont il lui sera remis récépissé. Cette déclaration sera communiquée sans délai au service des mines.

ART. 9. — La déclaration fera connaître le nom et le domicile du propriétaire.

Elle sera accompagnée d'une copie du procès-verbal dressé en vertu de l'article 7.

ART. 10. — La déclaration faite dans un département suffira pour toute la France.

TITRE III. — *Conduite et circulation.*

ART. 11. — Nul ne pourra conduire un automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du service des mines.

Un certificat de capacité spéciale sera institué pour les conducteurs de motocycles d'un poids inférieur à 150 kilogrammes.

ART. 12. — Le conducteur d'un automobile sera tenu de présenter à toute réquisition de l'autorité compétente :

1° Son certificat de capacité ;

2° Le récépissé de déclaration du véhicule.

ART. 13. — Les divers organes du mécanisme moteur, les appareils de sûreté, la commande de la direction, les freins et leur système de commande, ainsi que les transmissions de mouvement et les essieux, seront constamment entretenus en bon état.

Le conducteur devra vérifier fréquemment par l'usage le bon état de fonctionnement des deux systèmes de freinage.

ART. 14. — Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation.

La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés.

En aucun cas, la vitesse n'excédera celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations, sauf l'exception prévue à l'article 31.

ART. 15. — L'approche du véhicule devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe.

Tout automobile sera muni à l'avant d'un feu blanc et d'un feu vert.

ART. 16. — Le conducteur ne devra jamais quitter le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive, et pour supprimer tout bruit du moteur.

SECTION II. — Automobiles remorquant d'autres véhicules.

TITRE IV. — *Mesures de sûreté.*

ART. 17. — Les automobiles remorquant d'autres véhicules ne pourront circuler sur les voies publiques qu'autant qu'ils satisferont, en ce qui concerne les appareils moteurs, les organes de transmission, de freinage et de conduite aux prescriptions des articles 2, 3, 4, 5 et 6 du présent règlement.

ART. 18. — Indépendamment des freins de l'automobile, prévus par l'article 6, chaque véhicule remorqué sera muni d'un système de freins suffisamment efficace et rapide, susceptible d'être actionné soit par le mécanicien à son poste sur l'automobile, soit par un conducteur spécial.

ART. 19. — Les véhicules remorqués porteront en caractères bien apparents le nom et le domicile du propriétaire.

ART. 20. — Aucun automobile destiné à remorquer d'autres véhicules ne pourra être mis en service qu'en vertu d'une autorisation du préfet, délivrée après avis du service des mines.

Le fonctionnaire délégué à cet effet visitera l'automobile et pourra procéder à des essais ayant pour but de constater qu'il

ne présente aucune cause particulière de danger en raison du service auquel il est destiné.

L'autorisation délivrée à la suite de ces vérifications sera valable pour tous les départements.

TITRE V. — *Mise en circulation.*

ART. 21. — Nul ne pourra faire circuler dans un département des automobiles remorquant d'autres véhicules, sans une autorisation délivrée par le préfet de ce département, après avis soit de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, soit de l'agent voyer en chef, ou de ces deux chefs de service, suivant la nature des routes et chemins empruntés.

La demande devra indiquer :

1° Les routes et chemins que le pétitionnaire a l'intention de suivre ;

2° Le poids de l'automobile, celui de chacun des véhicules chargés et la charge maximum par essieu ;

3° La composition habituelle des trains et leur longueur totale.

ART. 22. — L'autorisation déterminera les conditions particulières de sécurité auxquelles le permissionnaire sera soumis, indépendamment des prescriptions générales du présent règlement.

Les intéressés pourront faire appel de la décision du préfet devant le ministre des travaux publics, qui statuera après avis de la commission centrale des machines à vapeur.

TITRE VI. — *Conduite et circulation.*

ART. 23. — Tout train portera, la nuit, un feu rouge à l'arrière, sans préjudice du feu blanc et du feu vert prévus par l'article 15.

ART. 24. — La vitesse des trains en marche ne dépassera pas 20 kilomètres à l'heure en rase campagne et 10 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

ART. 25. — Lorsque les freins des véhicules remorqués ne seront pas actionnés par les mécaniciens, la manœuvre de ces freins sera confiée à des conducteurs spéciaux dont le nombre sera proportionné à l'importance du convoi, eu égard aux déclivités du parcours et à la vitesse de marche.

Dans tous les cas, des dispositions efficaces seront prises pour empêcher toute dérive en arrière des véhicules remorqués.

ART. 26. — Le stationnement des trains sur la voie publique ne devra, en aucun cas, gêner la circulation ni entraver l'accès des propriétés.

Pour les services publics de voyageurs, les points de stationnement seront désignés par l'arrêté préfectoral d'autorisation.

ART. 27. — La marche, la conduite et l'entretien des automobiles et des véhicules remorqués seront soumis aux prescriptions des articles 11, 12 et 13, aux deux premiers alinéas de l'article 14, ainsi qu'aux articles 15 et 16 présent règlement.

ART. 28. — Les dispositions du présent règlement, à l'exception des articles 18 à 27, seront applicables aux automobiles remorquant une voiturette dont le poids, voyageur compris, ne dépasse pas 200 kilos pourvu que les freins soient capables de servir efficacement pour l'ensemble.

SECTION III

TITRE VII. — *Dispositions générales.*

ART. 29. — Indépendamment des prescriptions du présent règlement, les automobiles demeureront soumis aux dispositions des règlements sur la police du roulage.

ART. 30. — L'appareil d'où procède la source d'énergie sera soumis aux dispositions des règlements sur les appareils du même genre, en vigueur ou à intervenir.

ART. 31. — Les courses de voitures automobiles ne pourront avoir lieu sur la voie publique sans une autorisation spéciale

délivrée par chacun des préfets des départements intéressés, sur l'avis des chefs des services de voirie.

Cette autorisation ne dispensera pas les organisateurs des courses de demander, au moins 8 jours à l'avance pour chacune des communes intéressées, l'agrément du maire. La vitesse pourra excéder celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne ; elle ne pourra, en aucun cas, dépasser celle de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

ART. 32. — Après deux contraventions dans l'année, les certificats de capacité délivrés en vertu de l'article 11 du présent règlement, pourront être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu, et sur l'avis du service des mines.

ART. 33. — Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux et déférées aux tribunaux compétents, conformément aux dispositions des lois et règlements en vigueur ou à intervenir.

ART. 34. — Les attributions conférées aux préfets des départements par le présent décret sont exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

ART. 35. — Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 10 mars 1899.

Décret du 10 mars 1901.

ART. 1^{er}. — Les articles 5, 7, 8 et 31 du décret du 10 mars 1899 sont modifiés ainsi qu'il suit :

1^o Le paragraphe 2 de l'article 5 sera rédigé de la façon suivante :

« Les automobiles dont le poids à vide excède 350 kilogr. seront munis de dispositifs permettant la marche en arrière. »

2^o Au paragraphe 3 de l'article 7 sera ajoutée la phrase suivante :

« Le certificat devra spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier. »

3° Au même article sera ajouté un avant-dernier paragraphe ainsi conçu :

« Si l'automobile est capable de marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, il sera pourvu de deux plaques d'identité, portant un numéro d'ordre, qui devront toujours être placées en évidence à l'avant et à l'arrière du véhicule. Le ministre des travaux publics fixera le modèle de ces plaques, leur mode de pose et leur mode d'éclairage pendant la nuit ; il fixera également le mode d'attribution aux intéressés des numéros d'ordre. »

4° Il sera ajouté à l'article 8 un second paragraphe ainsi conçu :

« Le récépissé de la déclaration indiquera le numéro d'ordre assigné au véhicule ou spécifiera qu'il n'est pas assujéti à porter les plaques visées dans l'article précédent. »

5° L'article 31 sera rédigé comme suit :

« Les courses de voitures automobiles dont le parcours ne comprendra qu'un seul département ne pourront avoir lieu sur la voie publique sans une autorisation spéciale du préfet, sur l'avis des chefs de service de voirie et avec l'agrément des maires des communes traversées.

« Lorsque le parcours d'une course comprendra plusieurs départements, l'autorisation sera délivrée par le ministre de l'intérieur, sur l'avis des préfets des départements traversés, donnée avec les mêmes formalités que ci-dessus.

« La vitesse pourra excéder celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne ; elle ne pourra en aucun cas dépasser celle de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

« Les frais de surveillance et autres occasionnés à l'administration par la course seront supportés par les organisateurs de celle-ci, qui devront déposer à cet effet une consignation préalable. »

ART. 2. — Les propriétaires d'automobiles déjà déclarés devront, dans un délai de deux mois, se mettre en instance auprès de l'administration pour faire compléter leur récépissé de déclaration conformément à l'art. 8 modifié du décret du 10 mars 1899, en fournissant toutes les justifications nécessaires.

Le constructeur de l'automobile déjà déclaré sera tenu de compléter le certificat remis par lui à un acheteur pour y spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier. A partir du jour où le récépissé complété aura été remis par les soins du préfet au propriétaire de l'automobile, ce dernier devra, dans un nouveau délai d'un mois, faire apposer, s'il y a lieu, sur son véhicule, les plaques prévues par l'article 7.

ART. 3. — Le ministre de l'intérieur et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

SECTION III. — Comparaison entre les divers règlements.

Du rapprochement des textes réglementant la police de roulage jaillissent d'importantes différenciations entre les devoirs incombant aux conducteurs des divers véhicules.

En prenant comme base les règlements concernant les automobiles, nous relèverons aisément les différences.

§ 1. — Vitesse.

La traction animale, de même que les cyclistes ne sont pas soumis à une limitation de vitesse précise (1).

(1) Voir cependant l'ordonnance du préfet de police.

Des appels à la modération, l'obligation de prendre une vitesse réduite dans les agglomérations, c'est tout. Rien de net, rien qui éloigne l'arbitraire, et aussi toute tolérance excessive.

Aussi est-il sans exemple d'avoir vu dresser une contravention au conducteur d'un cheval pour excès de vitesse, alors que les cyclistes surtout, il y a quelques années, se sont vu plus d'une fois condamnés pour ce motif.

Les conducteurs d'automobiles sont au contraire soumis à un régime différent. Energiquement le décret de 1899 (art. 14) limite avec une précision, qui ne tient même pas assez compte des besoins et des réalités, la vitesse que ne doivent pas dépasser les automobiles : en rare campagne 30 kilomètres à l'heure ; dans les agglomérations 20 kilomètres ; aux croisements et passages encombrés, la vitesse d'un homme au pas.

Les maires, en vertu de leur pouvoir de police, peuvent encore modifier dans la proportion de leur... intelligence ou de leurs passions les chiffres indiqués, si bien que l'incohérence la plus parfaite préside à la distribution des amendes, envers les automobilistes.

§ 2. — Mise en circulation.

Que j'achète demain un cheval, un âne, une autruche même, et qu'il me plaise de m'en servir comme moyen de locomotion, aucune formalité n'est nécessaire.

Si l'animal est vicieux et cause un accident, j'en subirai les conséquences ; mais sous ma responsabilité, je suis libre de faire ce que bon me semblera, d'user des services de l'animal qui me plaît.

De même pour la bicyclette, y monte qui veut ou peut, et quand il veut, à charge bien entendu d'observer les règlements généraux ou spéciaux sur la circulation.

Si je me rends acquéreur d'une « voiture sans chevaux », c'est une autre affaire.

1° Il faut que le « type » que je désire faire rouler ait été reçu par le service des mines, qui le déclarera apte ou non à circuler sans danger provenant du mécanisme (1).

2° Une déclaration appuyée des papiers de la voiture délivrés par le constructeur doit être faite au préfet du département de la résidence pour indiquer la mise en circulation de la voiture (décret du 10 mars 1899, art. 8 et 10).

3° Le préfet en donnant reçu de la déclaration délivre un numéro d'ordre qui doit être fixé à l'avant et à l'arrière de la voiture — si celle-ci peut atteindre plus de 30 kilomètres à l'heure en palier (2).

Les lettres et chiffres sont de hauteur et largeur préalablement fixées par le décret avec une minutie toute bureaucratique.

(1) Ce sont les constructeurs qui font recevoir leurs différents modèles, et certifient que la voiture livrée aux particuliers est bien conforme à ce modèle.

(2) Règlement du 10 septembre 1901.

§ 3. — Certificat de capacité.

Non seulement il n'est besoin d'aucune formalité à un particulier pour mettre en circulation un véhicule autre qu'une voiture automobile (ou motocyclette), mais encore aucune capacité spéciale n'est de lui requise, aucun brevet exigé.

Tout au contraire la conduite d'une automobile exige :

1° Un âge minimum ;

2° Un certificat de capacité délivré après examen et sur avis favorable du service des mines par le préfet du département.

§ 4. — Eclairage.

« A la chute du jour » tout véhicule (1) doit être pourvu d'un feu destiné à signaler sa présence.

Les automobiles doivent en revanche en avoir trois : deux à l'avant dont un vert ; un à l'arrière obligatoirement rouge et destiné en somme à éclairer le « numéro ».

SECTION IV. — Pouvoir de réglementation des maires.

Aux nombreuses et souvent peu heureuses différences dans le traitement auquel sont soumis les divers

(1) Sous réserves des lacunes très graves du décret de 1852 signalées plus haut.

modes de locomotion, un pouvoir quasi-indépendant du pouvoir central vient apporter un aliment nouveau. Nous voulons parler du pouvoir de réglementation et de police des maires. L'existence de ce pouvoir ne faisant aucun doute, il est sans intérêt de le justifier.

Etendue de ce pouvoir. — Mais où l'accord n'est plus complet, c'est sur l'étendue de ce pouvoir. Sans aucun doute le maire a le droit de limiter dans l'intérêt de la circulation la vitesse des véhicules même si cette vitesse est chiffrée comme pour les automobiles. Mais son autorité ne s'étend qu'à la partie agglomérée de sa commune.

Il peut aussi interdire l'emploi d'un signal dangereux. Il pourrait en un mot sans aucun doute compléter les règlements pour le bien de tous, mais il ne peut en annihiler les effets. Il interprète, il ne crée pas.

Dans ces mesures de police de roulage rentre évidemment l'interdiction partielle même permanente d'un chemin trop étroit, aux pentes exagérées pour tous les modes de locomotion ou seulement pour certaines (1).

Mais il en est tout différemment d'une *interdiction absolue*.

Le Conseil d'Etat, dans un arrêt du 16 janvier 1893, a tranché la question. Il a annulé un arrêté du maire du Tréport interdisant la circulation des voitures autre-

(1) Cons. d'Etat, 27 janvier 1882, 12 juillet 1895, *Lebon*, p. 86 et 577.

ment *qu'au pas* ; « comme portant atteinte à la liberté du travail et de l'industrie ».

A plus forte raison une interdiction absolue ne saurait-elle être tolérée. Un tel abus de pouvoir n'aboutirait à rien moins qu'à substituer à la volonté du pouvoir central celle des tyranneaux de village, puisqu'il appartiendrait à un maire d'empêcher le passage de telle ou telle catégorie de véhicules. Ce ne serait pas la première fois que le pouvoir de police des maires pourrait donner lieu à des critiques. Dominés par des intérêts de clochers et des appétits électoraux, nos magistrats municipaux n'hésitent pas à prendre des arrêtés qui, si on les laisse faire, remplaceront bientôt avec désavantage les fameuses chaînes à péages des temps moyennageux. Il n'est personne qui n'ait reçu des plaintes à ce sujet des divers usagers de la route et des automobilistes en particulier.

Forts de la loi, et du principe que « charbonnier est maître chez lui », les uns limitent la vitesse des automobiles à 10 kilomètres à l'heure, et interdisent de faire trotter les chevaux (1). Un autre exige des cyclistes une allure maxima de 8 kilomètres à l'heure (2). Un

(1) Arrêté du maire de St-Jean-de-Luz. D'après l'arrêt du Conseil d'Etat du 16 janvier 1893, un tel arrêté est illégal. Le préfet cependant ne l'a pas annulé !

(2) L'arrêté ci-dessus et tous ceux fixant cette limite maxima *sont illégaux* en vertu de l'arrêt cité au-dessus. 8 kilomètres n'est-ce pas l'allure d'un cheval *au pas*, allure que le Conseil d'Etat a déclaré incompatible avec « la liberté du travail ».

troisième, cerveau mathématique, fixe l'allure des autos à 150 mètres à la minute (Arrêté d'un maire de la Somme).

Autant de villages autant de lois. Et que l'on ne vienne pas arguer la plupart du temps de l'intérêt public. Ces arrêtés ne sont pris que pour ... « embêter » les automobilistes, cyclistes et autres qui ont aux yeux des paysans des torts réels quelquefois et surtout illusoire comme de les troubler dans leur sommeil de voiturier.

Nous sommes tous les petits-fils de Jean-Jacques, « l'amant de la nature », et nous aimons encore à contempler ses aspects. Il est regrettable que, s'autorisant de la bêtise de quelques-uns, pour molester les gens raisonnables, des maires usent d'une arme imprudemment mise à leur disposition pour rendre sinon impossible, au moins désagréable la visite de notre beau pays.

Des écriteaux soigneusement cachés, ou portant des exigences tellement ridicules que le conducteur même très prudent est pour ainsi dire forcé de les enfreindre, servent à certaines communes de véritable mine d'or.

Un agent soi-disant chronomètre les véhicules qui passent et lorsque ce sont des automobiles dresse en prenant le numéro une contravention « au vol ». Un mois après le conducteur est averti et par conséquent dans l'impossibilité de se défendre, si l'on peut appeler une défense la comparution devant certains juges dits de paix qui condamnent d'avance et par principe sur le vu de procès-verbaux erronés la plupart du temps.

Pour les bicyclistes et les conducteurs de chevaux (peu molestés parce que en majorité) les abus sont moins grands, car ils n'ont pas de numéro fixé à leur véhicule, et il est nécessaire de les arrêter pour leur dresser « une contravention ». Mais au fond, le résultat est le même ; augmentation des revenus de la commune dont la plus avancée en cet ordre d'idée est sans contre-dit la commune de Montgeron (Seine-et-Oise).

Mettant à profit l'heureuse circonstance qui l'a placée sur la route Paris-Fontainebleau-Marseille, son conseil municipal a su résoudre le problème des impositions d'une façon charmante.

Tout automobiliste ou cycliste qui a l'audace de circuler sur cette portion du territoire français est taillable et corvéable à merci et M. le juge de paix lui fera sentir l'inconvenance de sa conduite (1).

Malgré les 86.000 lois que tous sont censés connaître, il n'y a plus de législation routière en France ; les préfets pourraient remédier à cette situation en examinant le bien fondé des arrêtés municipaux et en ne les contre-

(1) A la même audience, un chauffeur a été condamné pour avoir traversé le bourg à la vitesse chronométrée !! de 26 kilomètres à l'heure. La propriétaire qui se trouvait dans la voiture eut beau venir à l'audience déclarer, que victime quelques années avant d'un accident de voiture hippomobile, elle exigeait une allure très lente, et qu'au moment de traverser Montgeron une voiture de fardier se trouvait les précéder. Le cheval *ou pas* faisait donc 26 kilomètres à l'heure.

Nos compliments à l'éleveur. Un taudemiste passa aussi dans la fournée pour avoir commis un excès de vitesse en gravissant avec sa femme l'atroce côte pavée qui précède le bourg !!!

signant qu'à bon escient. Mais suivant l'expression de MM. Lafont et Rixens (1), « le supérieur hiérarchique se montre en général peu soucieux d'intervenir dans les affaires de police locale où son intervention est presque toujours défavorablement appréciée et ne lui attire que des inimitiés ou tout au moins une forte dose d'impopularité ».

SECTION V. — Examen des responsabilités encourues spécialement par les automobilistes et les cyclistes.

Nous avons déjà exposé dans un chapitre précédent le principe qui d'après nous devrait guider le juge dans l'appréciation des responsabilités en matière de circulation terrestre. Tout manquement aux règles établies de la police de roulage, toute contravention aux règlements, doit être considéré comme constituant une « faute » qui de plein droit engage en cas d'accident la responsabilité de son auteur. Cette manière de faire, qui est celle de nombreux tribunaux, ne présente pour ainsi dire que des avantages avec un minimum d'inconvénients qu'il serait facile de réduire encore.

Elle met les conducteurs en face d'exigences aussi précises que possible, de règles établies d'après les enseignements de l'expérience, et ne laisse à l'arbitraire

(1) *Législation du cyclisme et de l'automobilisme*, p. 185.

des témoins ou agents de l'autorité qu'un champ aussi restreint que possible (1).

Un accident se produit-il entre deux véhicules, il suffit d'examiner si tous les deux se sont soumis aux règles établies.

L'un d'eux y a-t-il manqué ? il sera rendu responsable des dégâts et suites de la rencontre, ou les subira sans avoir à se plaindre.

Les deux les auront-ils violés, il faudra les renvoyer dos à dos.

Aucun manquement n'est-il imputable aux conducteurs, un tiers sera alors en faute, ou l'on se trouvera presque toujours en présence d'un cas fortuit ou de force majeure. Pour appliquer ce système, une refonte du Code n'est pas nécessaire, une amélioration des règlements seulement, aiderait beaucoup à son application.

Il resterait cependant une lacune importante. Les accidents causés à des personnes par le choc direct sont très fréquents. A qui en incombe la responsabilité ? Voilà ce qu'il faut rechercher pour chaque espèce, sans que la moindre règle officielle, sans que le plus petit bout d'arrêté permette d'apprécier avec sûreté la conduite... du piéton.

Les tribunaux seront toujours obligés de se contenter d'impressions, et de fixer leurs sentences d'après la

(1) Sans doute ce champ est-il encore trop large vu la partialité de certains témoins.

conduite... d'un piéton idéal. A moins que, partisans de la responsabilité du fait des choses ils n'engagent par principe la responsabilité du véhicule. Autrement dit, si les juges trouvent dans les règlements concernant les moyens de locomotion des devoirs imposés aux conducteurs, il n'est pas exagéré de dire qu'en l'absence de texte, les piétons n'ont que des droits (1).

Les tribunaux les y encouragent beaucoup à notre sens et commettent à ce sujet de véritables erreurs. Quel respect voulez-vous qu'un chauffeur ait pour des règlements s'il sait que de les observer cela ne lui servira à rien, en cas d'accident, et qu'un piéton peut se livrer à toutes les imprudences sans qu'elles lui soient à charge, alors que lui, malgré sa sagesse, se verra condamner.

Et pourtant Dieu sait si certaines personnes à pied sont déraisonnables. Qui ne connaît la dame affolée courant dans toutes les directions au milieu des voitures au risque de provoquer un accident dont seront victimes quelquefois des tiers.

Qui n'a vu le philosophe traversant la rue de Rivoli en lisant son journal, la menace à la bouche pour l'audacieux qui viendrait le déranger. Voilà pour Paris.

(1) Ce jugement du tribunal paix de Paris, 5^e arr., 1^{er} juin 1906, ne peut que les y encourager dans cette idée.

« Le chauffeur est responsable même s'il ne roule qu'à la vitesse d'un homme au pas et même s'il a donné de la trompe, car il doit s'arrêter encore bien que le piéton en vue, dûment averti, néglige de se ranger ou même s'y refuse. » On ne peut mieux dire à un conducteur qu'il a toujours tort quel que soit son respect des règlements.

Les routes connaissent le paysan qui, à l'appel de trompe du chauffeur, traverse à dix mètres à peine de la voiture risquant de se faire broyer et de faire verser l'auto, laquelle, 90 fois sur cent, tentera de l'éviter par un brusque crochet.

Au risque de nous faire honnir du grand nombre pour qui le piéton est « tabou », nous n'hésitons pas à déclarer que ces espèces de citoyens sont dangereuses pour les autres et pour elles-mêmes au même titre que les chauffards et garçons laitiers.

Nous ne pourrions jamais comprendre comment il se fait qu'un nombre considérable d'arrêtés, ordonnances, etc., sont jugés nécessaires à la bonne circulation des véhicules de tous genres, et que le plus petit texte n'ait (1) fait aux piétons obligation de quelques précautions élémentaires. Par exemple :

1° Regarder avant de descendre du trottoir, domaine spécial aux piétons, sur la chaussée, plutôt réservée aux voitures.

2° Ne pas *marcher* sur la chaussée sans nécessité (trottoir exigü, ou absence de trottoir). Au moins dans les grandes villes (2).

3° Si pour une raison de nécessité ou de convenance

(1) Voir à notre jurisprudence un arrêt de la Cour de Bruxelles sur la question.

(2) Le tribunal de la Seine a du reste jugé que c'était une *faute* d'emprunter sans raison la chaussée (accident causé à un piéton par une automobile alors que celui-ci remontait l'avenue des Champs-Élysées sur la partie réservée aux voitures).

on emprunte une route, prendre toujours la droite du chemin ou au moins se déranger toujours à droite.

4° Même exigence de la droite sur les trottoirs. De cette façon il n'y aurait pas tant de heurts.

D'autres exigences pourraient encore être formulées. Ce serait à une commission d'hommes compétents à le faire dans l'intérêt de la sécurité publique.

S'il est juste que les conducteurs de véhicules soient tenus d'être réfléchis et prudents, il ne l'est pas moins qu'il en soit de même des piétons qui, contrairement à ce que l'on pense, n'engagent pas que leur vie, mais souvent celle des autres. Les règlements les plus minutieux et les plus sages ne peuvent cependant tout prévoir. Toujours il se présentera des cas, très rares à mon sens, où les tribunaux ne trouveront dans la police du roulage (1) qu'un guide insuffisant pour motiver une décision.

Ce que le législateur ou l'administrateur ne peut leur donner, ils le posséderont à l'aide de leur bon sens. Ils examineront ce qu'un conducteur capable aurait fait dans une telle circonstance et, suivant l'expression, qui nous semble typique, ils prendront conseil « du conducteur idéal ».

Ainsi donc, en s'inspirant presque toujours de l'observation des règlements, en remédiant à ses lacunes par son expérience, le juge possédera un instrument

(1) A condition de la refondre.

parfait d'appréciation. C'est dans cet esprit que nous recueillerons et commenterons si besoin quelques décisions.

SECTION VI. — Jurisprudence.

Pour plus de clarté, nous rattacherons autant que possible les espèces aux trois règles fondamentales : Vitesse modérée (et signal d'alarme) ; droite ; éclairage.

§ 1. — Vitesse.

LYON, 4 juillet 1903. — *Chien écrasé.*

Le conducteur d'une automobile qui veut doubler un autre véhicule doit faire retentir son signal d'alarme, et modérer sa vitesse. S'il manque à ces obligations, en cas d'accident causé à un chien qui suivait la voiture non prévenue, il doit être rendu responsable.

Ce jugement est parfaitement rendu.

En ne cornant pas, comme lui en fait devoir l'article 15 du décret de 1899, l'automobiliste n'a pas attiré l'attention du conducteur de l'autre voiture sur la nécessité qu'il y avait de rappeler son chien qui gambadait.

Peut-être par suite de désobéissance, l'animal aurait-il été quand même atteint ? Nul ne peut préjuger de ce qu'il serait arrivé si son maître avait connu l'arrivée d'un autre véhicule à une allure modérée.

Dans tous les cas en telle occurrence le maître n'aurait eu qu'à s'en prendre à lui de la mort de son chien.

SIMPLE POLICE DE SANCERRE. — *Chien écrasé.*

Le conducteur d'une automobile qui, dans une agglomération, écrase un chien, ne peut donner pour excuse qu'il marchait à une allure modérée. C'est à lui à prouver la faute du propriétaire de l'animal.

Il ne peut faire état de l'appréciation de la gendarmerie constatant « que l'automobile a été arrêtée aussitôt après l'accident ».

Attendu « que l'article 6 du décret du 10 mars 1899 prescrit que tout véhicule automobile sera pourvu d'un système capable de caler instantanément les roues ».

Ce jugement est absolument mauvais et revient à imposer aux automobilistes une obligation impossible.

Il n'existe pas et n'existera jamais de véhicules capables de « caler instantanément ». Le simple bon sens suffit à le faire comprendre.

Pour qu'une voiture puisse s'arrêter, il faut que le conducteur *veuille l'arrêter*, soit aux moyen des rênes si la traction est animale, soit en agissant sur les freins si le véhicule est mû mécaniquement.

Encore faut-il que cette volonté ait le temps de s'exercer, et qu'elle commande aux membres le mouvement nécessaire à la mise en action des freins. Sans doute quelques secondes suffisent, mais encore faut-il les accorder aux conducteurs.

Si le juge en l'espèce avait été animé du véritable esprit de justice, il aurait décidé qu'un véhicule quelconque qui peut s'arrêter en *deux* à trois mètres environ

est considéré par tous les gens compétents comme s'arrêtant sur place, puisque pas même un homme au pas ne peut s'arrêter instantanément.

Le législateur n'a jamais de telles exigences inconciliables avec la circulation.

L'article 14 dit : « le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse ». Ce qui veut dire qu'il pourra arrêter facilement, normalement, comme les autres véhicules.

Quant à l'article 6, il exige un système de freins calant instantanément la voiture. Mais encore faut-il comprendre la portée du mot « instantanément ». Cela ne peut vouloir dire qu'extrêmement rapidement.

Les lois ne sont pas faites pour exiger des conditions impossibles, et c'est aux juges à comprendre ce qu'elle a pu logiquement vouloir dire.

Pour couper court à des interprétations aussi... étroites, il serait nécessaire de déterminer en combien de mètres *tout véhicule* doit pouvoir s'arrêter en tenant compte des trois distinctions ordinaires : rase campagne, agglomérations, endroits encombrés ou dangereux.

Mais le jugement précité ne viole pas seulement le bon sens et l'équité ; s'inspirant probablement sans le savoir des nouvelles théories sur la responsabilité du fait des choses, son auteur viole d'après nous les principes du Code civil. Il n'hésite pas à mettre à la charge du propriétaire de la voiture la preuve de la faute du pro-

priétaire du chien. Ce peut être un progrès juridique que ce renversement de la preuve, bien qu'en en poussant l'application jusqu'à ses conséquences extrêmes nous en ayons montré les incohérences (1), ce n'est pas aux magistrats à faire des lois.

PONTARLIER, 26 novembre 1903. — *Chien écrasé.*

Excès de vitesse. — Défaut d'attention

Le propriétaire d'un chien qui laisse celui-ci divaguer sans surveillance sur la route commet une imprudence.

En cas d'accident arrivé à l'animal ce défaut de surveillance diminue considérablement la responsabilité de l'automobiliste qui l'écrase, bien que celui-ci marchât à une vitesse trop grande.

Une telle façon de rendre la justice serait à souhaiter à tous les tribunaux, car on obtiendrait rapidement une diminution dans le nombre des accidents.

En condamnant le chauffeur aux frais et à payer 20 francs au propriétaire du chien, le juge a sanctionné son manquement aux règlements.

En n'allouant pas à son propriétaire la valeur de l'animal il a puni encore l'inobservation des règles établies, qui exigent la surveillance des animaux, incapables de se diriger eux-mêmes. Et la moralité pour les deux parties à tirer de cette sentence, c'est qu'une autre fois ils feront chacun ce qu'ils doivent faire.

(1) Se reporter à notre livre I^{er} « De la responsabilité ».

TRIBUNAL CIVIL DE RENNES (appel d'un jugement du tribunal de paix canton Ouest de la ville, 9 décembre 1906. — *Vitesse. — Défaut de surveillance.*

L'automobiliste qui prend toutes précautions possibles et notamment ralentit en première vitesse à l'approche d'un troupeau de vaches paissant sur les deux côtés de la route, doit être indemnisé par le propriétaire de ces animaux en cas d'accident causé par l'un d'eux, surtout lorsque le pâtre se trouvait éloigné de 50 ou 100 mètres d'eux et par suite ne s'occupait pas de les surveiller.

L'article 1385 du Code civil lui fait au reste un devoir de prouver la faute de la victime, en l'espèce l'automobile.

L'application exacte des textes devait amener le tribunal à une semblable solution.

Aucune faute du côté de la voiture, défaut de surveillance de l'autre côté.

COUR DE BRUXELLES, 3 décembre. — *Vitesse. — Signal d'alarme.* — JURISPRUDENCE ÉTRANGÈRE (1).

Un conducteur d'automobile, roulant au milieu d'un encombrement, a le devoir, à peine d'imprudence, de prendre une allure d'une lenteur suffisante pour pouvoir se mettre en mesure d'arrêter sa machine devant tout obstacle quelconque, et de corner si besoin est. Mais « si la voie publique appartient aussi bien aux piétons qu'aux véhicules de toute espèce et aux cavaliers, il faut cependant constater qu'en présence de l'état actuel de la circulation dans les artères importantes des grandes villes, les piétons, lorsqu'ils quittent le trottoir, qui est leur domaine exclusif incontesté, et s'aventurant sur la

(1) *Annales du cycle et de l'automobile*, 1904, p. 52.

chaussée, soit pour la suivre, soit pour la traverser, sont tenus de veiller eux-mêmes sur leur propre sécurité et de s'assurer constamment s'ils ne s'exposent pas à entrer en contact avec l'un ou l'autre des nombreux véhicules ou engins de toute espèce dont la chaussée est la voie propre ; qu'il y a d'autant plus de nécessité pour eux d'être toujours prêts à se garer, qu'ils peuvent — sauf le cas d'infirmité qui ne se rencontre pas dans l'espèce — s'arrêter, reculer, se mouvoir en tout sens bien plus aisément que les conducteurs ou les cavaliers ne peuvent le faire avec leurs véhicules ou leur monture.

L'atténuation de la responsabilité de l'automobiliste s'impose ici, la victime doit supporter un quart des conséquences du choc ; le chauffeur en supportant donc les trois quarts.

Nous avons tenu à reproduire tout au long le remarquable attendu qui expose *les devoirs* du piéton dans une grande ville.

Nous y avons fait déjà allusion lors du modeste exposé que nous avons tenté de faire de la nécessité qu'il y aurait à définir leurs devoirs et leurs droits, sa lecture pourrait inspirer plus d'un juge.

JUSTICE DE PAIX DE PARIS, 5^e arr., 1^{er} juin 1906.

Vitesse. — Imprudence du piéton(1).

Une dame portant un paquet de linge sur l'épaule est renversée par une automobile.

Bien que le conducteur ait corné et appelé, l'automobile a été déclarée responsable en partie pour les mêmes motifs ou presque et *dans les mêmes termes* que l'arrêt

(1) *Lois et sports*, année 1906, p. 413.

de Bruxelles précité. Tout au moins en ce qui concerne les devoirs des piétons, et l'allure à adopter par les voitures, qui ne « doivent être déclarées indemnes que s'il leur a été impossible de prévoir le sinistre ; par exemple, parce que le passant au dernier moment aurait fait irruption sur la voie publique, alors que le chauffeur était en droit de penser que son véhicule pouvait passer sans péril pour personne ».

§ 2. — Droite.

AVESNES, 22 mai 1903.

Le vélocipédiste qui, observant avec scrupule les règlements, vitesse modérée, tenant sa droite, faisant fonctionner son avertisseur à la distance réglementaire, ne peut être rendu responsable de l'accident qu'il a causé à une personne qui, se trouvant sur la route, non seulement ne se range pas, mais change de côté au moment précis où il passe.

Notre thèse de « la présomption de faute » en cas de simple violation des règlements, trouve en ce jugement un appui *a contrario*. Les juges ont pris soin de mentionner que « le bicycliste tenait sa droite ainsi que l'y obligent les règlements », puis ils constatent en y appuyant, parce qu'ayant moins d'importance en l'espèce, l'observation des autres règles à lui imposées. Et sur cette preuve de son respect des obligations qui lui incombent, ils l'acquittent.

Trop de tribunaux dans des cas analogues auraient

jugé autrement. Ils auraient admis une responsabilité partagée sous prétexte que le bicycliste aurait dû être maître de sa vitesse, ou qu'il aurait dû prendre une allure encore plus modérée. Ils auraient eu tort ; si l'on veut que les véhicules respectent les règlements, il faut mettre leurs conducteurs hors de cause lorsqu'ils les ont observés.

SEINE, 7^e ch. — 7 avril 1905.

Le conducteur d'une automobile circulant à gauche sans nulle nécessité, et à une allure exagérée, doit être déclaré responsable de la mort d'un chien qu'il a écrasé sur sa route.

Il n'y a rien à ajouter à une telle décision qui est des plus sensées.

TRIBUNAL CIVIL DE ROUEN (1^{re} ch).

17 décembre 1906.

Un conducteur d'une voiture attelée qui laisse zigzaguer de droite et de gauche son équipage est responsable des dommages causés à une automobile qui a pris soin de ralentir et de corner avant de le dépasser.

D'un côté prudence et observation de la loi, de l'autre violation de l'article 9 du décret de 1852.

Pouvait-on hésiter à trouver le coupable ?

§ 3. — Eclairage.

CHARTRES, 2 mai 1907.

Le commandant d'un détachement de pompiers qui ne munit pas la « voiture à feu » d'une lanterne allumée est responsable en cas d'accident grave survenu au conducteur et au passager d'une automobile, laquelle marchait à une allure normale (15 à 20 kilomètres à l'heure), même si l'automobile a contrevenu à l'article 15 du décret du 10 mars 1899 en n'ayant qu'une lanterne.

Ici le conducteur de l'automobile avait commis une faute très légère, si légère qu'elle n'aurait certainement rien changé, son unique lanterne permettant aux pompiers de l'apercevoir de loin. Ceux-ci au contraire n'en avaient aucune et de plus leur voiture tenait sa gauche, si bien qu'au moment de la croiser, en apercevant sa masse sombre, le conducteur de l'automobile se rejeta lui aussi sur sa gauche pour éviter le choc. Ce qu'il ne parvint pas à faire.

Nous trouvons ici un cas très rare où un manquement à un règlement ne peut constituer sérieusement une présomption de faute, au moins pour l'un des auteurs. Cela tient à ce que la faute de l'autre était infiniment plus grave, comme l'ont prouvé les événements (1).

(1) La Cour de Paris, contrairement à ce qu'avait jugé le tribunal, a admis la responsabilité de la commune, en plus de celle du lieutenant de pompiers.

§ 4. — Divers.

TRIBUNAL CIVIL DE BOURGOIN (Appel de simple police),
23 avril 1904. — *Appréciations générales. Considérations tendancieuses sur la vitesse des automobiles.*

Des appréciations générales ne doivent pas servir de bases à des condamnations. Des faits précis peuvent seuls éclairer la religion du juge.

Les lois et règlements sur la police du roulage sont faits pour les rouliers qui conduisent des convois sur la voie publique comme pour les autres conducteurs, et la contravention à leurs prescriptions justifie la condamnation d'un roulier en cas de heurt entre sa voiture et une automobile.

Il n'est pas moins intéressant de relever ce jugement au double point de vue de l'appel et de la « présomption de faute ».

Le tribunal de police n'avait pas craint, sans même examiner les faits, de rendre une décision tendancieuse, qui aurait dû valoir à son auteur un blâme de ses supérieurs hiérarchiques.

Condamner sur ce simple motif « qu'il résulte d'une façon générale que les automobiles marchent habituellement à une allure vertigineuse, et par suite causent de nombreux accidents », dénote un état d'esprit bien différent de celui que l'on doit exiger chez celui qui *rend la justice*. D'autant plus qu'en fait, le conducteur

de l'automobile avait été prudent et fidèle observateur de la police du roulage tandis que les charretiers avaient contrevenu à l'ordonnance de 1852 sur le nombre de voitures proportionné à celui des conducteurs.

CHATEAUDUN, 12 décembre 1903. — *Absence
de règlements précis.*

Le conducteur d'une voiture hippomobile doit prendre des précautions suffisantes pour calmer son cheval s'il est peureux, et le mettre dans l'impossibilité de faire des écarts à l'approche d'une voiture automobile. Au besoin, il descendra de voiture et tiendra l'animal par la bride ; en résumé il fera le nécessaire. S'il néglige ces précautions, la responsabilité d'un accident retombe sur lui, si le conducteur de l'automobile n'a commis aucune faute.

CHAPITRE III

DES RÉFORMES.

Un mouvement très net se dessine depuis quelque temps dans les milieux les plus divers dans le but d'obtenir une répartition plus équitable des responsabilités en cas d'accident de locomotion et de rendre plus faciles les circulations urbaine et routière.

Mais si tout le monde, ou à peu près, se trouve d'accord sur le principe, il n'en est plus de même quant aux moyens destinés à le sanctionner.

Les uns voient le remède souverain dans une aggravation de la responsabilité d'une seule catégorie de véhicules, ou même de tous les véhicules. Les autres chercheront plutôt dans des règlements plus compréhensifs des droits et devoirs de tous, l'antidote rêvé.

Aggravation de la responsabilité d'une seule catégorie de véhicules.

§ 1^{er}. — Projets sur la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles.

Ce serait bien mal connaître le monde que de supposer un instant la masse s'accusant de maux communs à

tous. Que les conditions de vie changent, que le monde évolue vers des destinées meilleures ou pires, vers des complications sans nombre ou la sereine unité, peu importe, au gré de ses désirs, de ses regrets, de ses forces ; au nom de l'équité, source des injustices, elle écrasera les uns pour ménager les autres.

Et c'est pourquoi à l'heure où la machine triomphe des forces aveugles, où l'espace et le temps sont comme rétrécis par le génie d'un nain qui les veut à sa taille, que tout ce qui nous fait moins désolés, moins seuls en face de l'immense nature, est comme haï de ceux dont elle assure la force.

L'automobile, dernier enfantement de nos cerveaux féconds, ne pouvait échapper à cette *dura lex*. Modifiant d'un seul coup les notions des distances que nous pouvions avoir, lançant sur les grandes routes un nombre inusité de véhicules aux allures les plus diverses, cette découverte ne pouvait que s'aliéner un grand nombre de gens incapables d'en saisir la portée. Rien que de naturel.

Mais ce qui ne laisse pas de surprendre, c'est de trouver parmi les plus hostiles, malgré leurs assurances contraires, des esprits éminents par ailleurs. Ce sont des juristes respectés, des savants aux fronts emplis de pensées fortes, qui réclament comme un bienfait social des liens pour garotter la moderne chimère !

Sans doute ils se défendent de tout désir nuisible, sans doute le progrès n'a pas de serviteurs plus dévoués

et plus sûrs, et cependant pour retrouver la paix des anciens jours ils ne savent que proposer une seule chose : pour les uns la loi la plus pesante, pour les autres les devoirs les plus doux !!

Projet de la Société d'études législatives (1).

Désireux d'apporter à la question si discutée une contribution effective, la Société d'études législatives nomma une commission composée de MM. Berthélemy, Pierre Binet, Blaisot, Bleteau, Challamel, Ambroise Colin, Defert, Honnorat, Massigli, Piédelièvre, A. Le Poittevin, Souchon, Saleilles, Thaller, avec mission de présenter un projet de loi.

Cette commission se mit au travail le 24 janvier 1907.

M. Ambroise Colin apportait à l'assemblée un avant-projet dont le principe s'inspirait de « la responsabilité du fait des choses », et dont les idées maîtresses étaient :

1° Le principe du risque, inhérent à la propriété d'un véhicule automobile ;

2° La nécessité de créer pour assurer le recouvrement de l'indemnité due, même sans faute, par l'automobiliste agent direct ou non d'accident, une caisse de garantie, alimentée par les propriétaires d'automobiles.

A peu près d'accord sur la validité du risque profes-

(1) *Bulletin de la Société*, 1907.

sionnel, et sur l'utilité d'une caisse de garantie, la commission se divisa sur certains points plus précis.

M. Saleilles déclara ne concevoir l'idée de risque qu'avec en regard et comme contre-partie celle « d'indemnité forfaitaire ». Il rappela qu'il y aurait quelque injustice à traiter plus durement les propriétaires d'automobiles que les industriels soumis à la loi du 9 avril 1898, et que leurs victimes ne pourraient s'étonner : qu'à la certitude d'une réparation correspondit une indemnité tarifiée, pourrait-on dire. Et les seules objections (1) qu'on peut lui faire ne sont en somme que des difficultés d'application pratique.

De son côté M. Le Poittevin s'étonna que des accidents ayant pour cause indirecte l'automobile (comme celui arrivé à un cheval qui s'emballe au passage d'un véhicule mécanique) pussent engager la responsabilité du propriétaire de celle-ci en dehors du droit commun (faute).

Quant à M. Thaller, avec l'autorité que donne un grand nom, il montra l'illogisme d'un système de responsabilité spéciale aux seules automobiles. « Si l'on veut imposer, dit-il, le système du risque, il faudrait alors faire une loi d'ensemble frappant tous les moyens de transport présentant des dangers analogues, tels par exemple que les chemins de fer ou les tramways. »

Et pour terminer M. Massigli exprima ses regrets

(1) M. Ambroise Colin.

qu'une distinction ne fût pas faite entre les véhicules destinés à un usage normal et ceux construits en vue des courses.

Cependant, oh ! logique des assemblées, même les plus éminentes, le projet fut présenté tel que son savant rapporteur le proposait et soutenu par lui à la réunion de la Société du 18 avril 1907, au nom de la Commission tout entière.

TEXTE DU PROJET DE LOI RELATIF A LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE
D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES.

ART. 1^{er}. — Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire dudit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.

ART. 2. — Dans le cas où des tiers seraient auteurs responsables de l'accident ou du dommage, le propriétaire peut exercer son recours contre elle conformément aux règles du droit commun.

Si l'accident ou le dommage est survenu durant que la voiture automobile était occupée par un locataire, le propriétaire peut exercer un recours contre ce dernier dans les conditions de l'article 1^{er}, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par son préposé.

ART. 3. — A défaut de règlement de l'indemnité par le propriétaire ou par son assureur, et dans le cas où le propriétaire

de l'automobile serait inconnu, le paiement de l'indemnité est assuré par les soins de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse au moyen d'un fonds spécial de garantie dont elle assure la gestion.

ART. 4. — Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :

1^o Des amendes prononcées en vertu de l'article 6 ;

2^o D'une cotisation de 50 francs versée par tout propriétaire du véhicule automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration ;

3^o De centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles.

Le montant des centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

ART. 5. — La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse exerce un recours contre les propriétaires responsables. En cas d'assurance sa créance est privilégiée sur l'indemnité due par l'assureur. Elle est également privilégiée sur l'indemnité due au propriétaire par un tiers responsable ou par le locataire du véhicule automobile.

ART. 6. — Le propriétaire, locataire ou occupant quelconque d'un véhicule automobile ayant occasionné un accident est tenu d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au maire de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit ou à celui du lieu de remise de l'automobile sous peine d'une amende de 16 à 300 francs.

La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses représentants.

Le maire délivre immédiatement un récépissé de la déclaration et dresse procès-verbal de l'accident après avoir procédé, si possible, à une enquête sommaire.

ART. 7. — Les articles précédents ne sont pas applicables aux accidents et dommages résultant des rencontres entre véhi-

cules automobiles. La responsabilité relative à ces accidents et dommages est encourue conformément aux règles du droit commun.

DISCUSSION.

La lecture d'un tel projet ne semble pas indiquer chez ses auteurs une tendresse excessive pour tout ce qui touche à l'automobile.

Aussi ne sera-t-on pas à moitié surpris en lisant dans le remarquable rapport (1) de M. Ambroise Colin, qui lui fait suite, que ces messieurs « ne veulent faire aux automobilistes nulle peine même légère ».

En des termes excellents que l'on pouvait attendre au reste dans la bouche d'un homme aussi cultivé, l'honorable rapporteur rappelle l'importance économique de cette jeune industrie « qui nous fournit un argument excellent à opposer à ceux qui proclament la décadence de l'industrie française, et de notre force d'expansion à l'étranger ».

Et de suite... pour mieux la récompenser de ses efforts, il n'hésite pas à l'écraser sous des charges nouvelles. C'est que d'après M. Ambroise Colin, il n'est pas possible de sacrifier au côté économique, le côté juridique et même... moral. C'est que, suivant ses expressions, le progrès mécanique doit céder le pas au progrès de l'idée de justice. C'est que bien qu'il se défende de le penser (quoi de plus clair que les actes), l'automobile,

(1) *Bulletin*, 1907, n° 3, p. 273.

en tant que mode de circulation, est un danger public, une invention néfaste, un sport de « neurasthénique » qui augmente les accidents dans d'effroyables proportions.

Un tel « fléau » il faut le réduire, si vraiment il sévit avec une telle intensité, et les artisans de sa défaite auront bien mérité de l'humanité. D'où le projet actuel, qu'il nous faut analyser.

Art. 1^{er}

Si l'on ne voulait pas rester dans le droit commun, deux systèmes se trouvaient en présence :

1° Le système du risque professionnel.

2° L'interversion de la preuve.

I. — Risque professionnel.

Le risque professionnel, n'est autre chose que la responsabilité du fait des choses considérée étroitement.

Si je subis les risques d'une profession, qu'est-ce à dire ? Sinon que je cours les risques que me feront courir directement ou indirectement « les choses » multiples dont j'ai besoin pour exercer « ma profession ».

Et la spécialisation de ma charge se trouvera déterminée par ce fait que je couvrirai non plus tout le monde, mais une catégorie de personnes : mes ouvriers (1). Grandie par la hauteur des noms qui la

(1) Cette observation aurait pu servir de base à la loi du 9 avril 1898, mais on n'aurait pu logiquement arriver aux résultats cherchés et obtenus.

défendent, la théorie de la responsabilité du fait des choses étreint de sa force tutélaire la fourmi comme le géant.

Qu'importe si une force aveugle a posé sur ta tête, pareille à la femme du poète...

« Sa frêle et forte main ».

BEAUDELAIRE.

Si toi même et ta chose n'avaient été que le jouet d'un effroyable destin. Qu'importe.

Bien qu'atteint peut-être lourdement au nom de l'équité, il faut que tu tombes pour ne plus te relever. C'est que, crime sans nom, tu possédas la chose qui a lésé autrui.

Que l'inondation déferle sur ton toit et de ses morceaux arrachés éventre les demeures voisines. Malheur, trois fois malheur sur toi, clamerait le prophète.

Au nom du droit, au nom de la justice tu seras responsable des ruines amoncelées. Et cependant, qu'as-tu pu faire pour conjurer l'orage, sinon rester les bras croisés, les yeux mornes en contemplant la force qui te domine. As-tu pu lutter, as-tu pu prévoir plus que les autres, malheureux sans doute, mais que nul n'accuse de la détresse commune, parce qu'ils ont la chance de n'avoir pas touché aux biens d'un tiers ! !

nus, aussi s'est-on appuyé sur un autre terrain, sur l'idée de contrat et de garantie que l'on a poussée jusqu'aux plus extrêmes limites, jusqu'à protéger l'ouvrier de ses fautes les plus lourdes, les plus quasi-dolosives.

As-tu pu lutter, as-tu pu prévoir plus que les autres, plus que celui que la peste foudroie, ou que le choléra torture, sans qu'il ait commis *aucune imprudence*, et qui peut-être communiquera à d'autres un virus mortel ! Est-il responsable aussi celui-là ?

Qui oserait le prétendre ? Et cependant quelle « chose » est plus la nôtre que nous-même !

C'est qu'il est des progrès plus rétrogrades que les stagnations les plus longues, et qu'il est des « visions » que l'on ne peut soutenir tout entières sans trembler. C'est que ceux mêmes qui, sous prétexte de justice, veulent établir la responsabilité de toutes nos choses, n'ont qu'un objectif conscient ou inconscient, faire supporter par l'individu, le propriétaire, ce qui incombe à la communauté.

Et pourtant la propriété de chacun ne forme-t-elle pas le patrimoine commun, et pour prendre un exemple, une ville n'est-elle pas autre chose qu'une réunion de maisons dont la majeure partie appartient à de multiples propriétaires.

Qu'un accident arrive du fait d'un de ces édifices, qu'une pierre se détache sous l'action de la foudre ou d'une cause impossible à prévoir, pourquoi faire supporter à l'individualité la charge du dommage causé, alors que le profit n'est pas seulement pour lui seul, mais pour la collectivité.

Je précise. Si je construis une maison isolée je ne contribue pas à former une ville, si de plus je la bâtis

laide, difforme, je choque l'esthétique, et je romps à mon gré une perspective peut-être admirable.

J'agis autrement, au lieu de déshonorer une belle voie de la cité d'une isba de troncs d'arbres ; de par ma volonté, de par mes capitaux, que je pourrai laisser inactifs, j'aide à former Paris, ville de beauté où la masse se rue tant elle se plaît d'y vivre.

N'ai-je pas servi l'humanité ?

Tous ne profitent-ils pas de mon œuvre ?

Et cela est si vrai qu'il faut vraiment ne pas vouloir penser pour nier l'évidence d'une telle chose.

Un avare qui thésaurise n'est-il pas coupable envers sa société ?

Et les religions elles-mêmes n'enseignent-elles pas que la richesse n'est qu'un dépôt dont il faut user avec mesure, de façon à la faire circuler ?

J'aurais pu cacher mon or, je l'ai mis au soleil, je l'ai cubé au grand jour, et vous, au jour d'adversité, vous me le reprochez pour ainsi dire, sinon par des paroles au moins par la leçon des faits.

J'avais cru bien faire d'agir, de m'extérioriser, d'encourager peut-être les découvertes en secondant par mes achats l'effort des inventeurs.

Erreur. Mon intérêt m'aurait commandé de n'en rien faire.

Et pourtant qu'est-ce que la civilisation, qu'est-ce que le progrès, sinon la résultante des efforts, des encouragements de chacun, pour la commodité pour la jouissance de tous ?

Et la société dès qu'il s'agit de supporter les conséquences d'un état de choses que tous contribuent à former, à souhaiter, ne se reconnaît plus intéressée aux débats.

Un accident arrive, fortuit, inéluctable, et l'individu dont la seule faute est d'avoir posséder, ce qu'il est de son temps de possédé, d'avoir peut-être, par cette possession, augmenté le bien-être commun sera *seul* tenu d'en supporter les charges.

Sans doute il est peut-être bon que la victime soit secourue, bien qu'il ne soit pas déraisonnable de soutenir que le hasard l'a frappée de cette façon, mais qu'il aurait pu la frapper d'une autre, et que « la chose », la pierre, la poutre... n'est qu'un moyen pour lui de nous détruire.

Sûrement, même pour nous, il faut que le malheureux que le sort terrasse trouve dans une indemnité une consolation à son malheur.

Mais ce que nous refusons d'admettre, c'est que pour éviter une misère on risque d'en créer une autre.

Si l'on veut être *juste*, il faut l'être jusqu'au bout, si nous voulons être protégé contre les coups de la fatalité, unissons-nous pour nous en couvrir, et supportons tous les risques de notre commune destinée.

Qu'une caisse d'Etat couvre tout accident causé par un cas fortuit ou de force majeure. Qu'au moyen de l'impôt elle soit alimentée, comme les refuges et les hôpitaux. Nous couvrons bien pour ainsi dire les ris-

ques de santé, pourquoi n'en pas couvrir d'autres ? Il n'est nullement besoin de rêver de communisme pour y croire.

Et la propriété ne peut se trouver ébranlée d'une telle... assurance.

Les propriétaires payent déjà une quantité de taxes, les non-propriétaires de même, il ne m'est pas possible de voir en quoi une nouvelle, destinée à indemniser les victimes du sort aveugle, peut renverser les bases sociales.

Il n'est pas possible de dire que quelqu'un « possède » au sens absolu du mot, car l'impôt, les servitudes, les obligations de toute sorte, limitent sans cesse son droit de propriété, le reconnaissant par là même.

Plus vous possédez par le jeu normal des taxes en vigueur, plus vous en rapportez votre quote-part. Dans ce que l'on peut nommer « l'Assurance contre le destin » il en sera de même, et la propriété paiera au prorata de son importance.

La nouveauté sera que l'individu ne sera plus abandonné en face de l'adversité, comme il en est aujourd'hui, comme il en serait encore si le propriétaire restait *toujours* responsable de sa chose, mais qu'il trouvera une aide dans tous ses frères, dans tous les êtres communs par la faiblesse. Et n'est-ce pas plus humain et plus juste que cette « responsabilité du fait des choses » contre laquelle je m'élèverai toujours quel que soit son champ d'application comme étant un système égoïste

et contraire au développement de toute civilisation (1).

Il est vrai que, pour en revenir à l'automobilisme, son développement n'intéresse en rien le progrès.

« Locomotion somptuaire », suivant l'expression de M. Ambroise Colin qui voudrait à la romaine restaurer des impôts abolis.

Sport peut-être, transport jamais. Engin de mort contre qui toute mesure est bonne.

Voilà les épithètes que mérite, paraît-il, la nouvelle venue, et les protestations de bienveillance ne peuvent les faire oublier.

Les mérite-t-elle ? Nous ne le croyons pas. C'est qu'il ne suffit pas de s'appuyer sur des impressions plus ou moins vives pour posséder la vérité.

Que reproche-t-on aux automobiles ?

1° La vitesse, qui les anime ;

2° Les accidents qui, dit-on, en sont la conséquence.

LA VITESSE. — Quels éléments d'appréciation avons-nous ?

Sur quelles données base-t-on la vitesse moyenne, ou possible des automobiles en général ?

1° *Sur les vitesses réalisées* dans les courses et concours. Le statisticien qui, voulant se renseigner sur la vitesse des véhicules mécaniques, relèverait avec soin les distances couvertes dans un laps de temps déter-

(1) Dans un article postérieur M. Ambroise Colin admet pour l'automobiliste, l'exonération en cas de force majeure. — *Revue politique et parlementaire* du 10 janvier 1908.

miné, une heure par exemple, lors des principales courses de cette année (1907), conclurait sans hésitation que la moyenne de 100 à 110 kilomètres à l'heure est une vitesse normale pour cette sorte de véhicules (1).

Rien de plus faux cependant. C'est que les voitures qui prennent part à ces concours sont, par rapport aux autres automobiles, dans la même situation qu'un lutteur célèbre comme Pons eu égard à la force de ses concitoyens.

De même que la puissance musculaire d'un homme exceptionnel n'indique pas la force moyenne de ses contemporains, ainsi la vitesse réalisée par des monstres mécaniques ne peut servir de base même approximative pour le calcul des vitesses propres aux véhicules normaux.

2° *Les raids ou paris ?* — Les automobilistes sérieux les réprouvent, et si la police avait fait son devoir comme l'Automobile Club de France (2) a fait le sien en ces occurrences, nous n'aurions pas vu une maison lancer un coureur de Paris à Nice plus vite ou aussi vite

(1) Circuit de la Seine-Inférieure (grand prix de l'A.C.F.) : 1^{er} Fiat à 118 kilomètres à l'heure de moyenne.

Meeting de Floride, Voiture Renault frères à 132 kilomètres à l'heure.

Déjà en 1903, dans la fameuse course Paris-Madrid sur une route encombrée et dans des conditions stupides d'organisation, Gabriel sur sa célèbre « Mors » avait atteint 105 kilomètres de moyenne.

(2) Cette puissante société a toujours refusé de prêter son concours à ces essais.

que le rapide. Une série de contraventions aurait été facile à dresser sur le parcours de façon à rendre la réclame moins fructueuse et à décourager les imitateurs.

Ajoutons, pour être juste, que grâce à l'habileté des conducteurs, et à la prodigieuse précision des engins actuels, ces records, bien que tentés sur des routes non gardées, et dans des conditions fâcheuses, n'ont occasionné *aucun accident*.

3° *Contraventions pour excès de vitesse*. — La créance que l'on peut accorder aux procès-verbaux dressés de ce chef par les agents de l'autorité est absolument nulle, pour deux raisons :

1° Parce que, il faut avoir le courage de l'avouer, les arrêtés municipaux qui y donnent matière sont souvent un défi au bon sens.

Nous nous sommes déjà élevé contre l'absence de contrôle du pouvoir de police des maires et nous avons cité à cette occasion quelques exemples typiques de vexations indignes d'un grand pays.

Autant il est urgent d'imposer aux véhicules automobiles une allure compatible avec la sécurité des tiers, et le profil des routes qu'ils empruntent, autant il est inutile et purement abusif de leur fixer dans des lieux découverts, sur des voies larges, une allure *maxima* inférieure à celle des autres véhicules.

Pour être précis, nous considérons qu'il est inutile pour nos ingénieurs, pour nos industriels de s'évertuer à créer des types de voitures automobiles maniables, de

plus en plus silencieux (1), pourvus de freins puissants et à l'action rapide pour que le plus souvent, par mauvaise volonté, un maire puisse inquiéter ceux qui s'en servent avec prudence. Fixer comme maximum d'allure 6,8 et 10 kilomètres à l'heure, sauf circonstances extraordinaires, c'est se moquer des gens, la moindre haridelle pouvant facilement dépasser cette allure, que peut atteindre momentanément au moins un simple piéton.

2° Comme conséquence naturelle de ces arrêtés municipaux nous trouvons des contraventions que l'homme le moins favorable aux automobilistes ne peut que trouver au moins inutiles et n'intéressant pas l'ordre public.

Autant il est intéressé à ce que d'imprudents chauffeurs ne surgissent pas d'une courbe à une allure de locomotive, autant il serait profondément regrettable que des abus d'autorité puissent en légitimer d'autres (2).

Les partisans d'une réglementation exceptionnelle de la circulation mécanique ne manquent pas, remarquez-le, de se servir du nombre élevé des contraventions dressées aux automobilistes pour excès de vitesse, pour les accuser de parcourir les routes à une allure de bolide.

(1) Il faudrait interdire cependant « l'échappement libre » dans les villes.

(2) « Actuellement tout chauffeur raisonnable ou non est à la merci d'une contravention dressée au vol par un agent subalterne dont il est permis de suspecter la compétence », p. 46. *Les accidents d'automobile*, par M. Dupuich, avocat à la Cour.

Nous attirons leur attention sur les observations que nous venons de faire, et si quelques-uns haïssent par plaisir, nous avons trop confiance en la bonne foi des juristes de valeur comme M. Colin et ses collègues pour ne pas espérer qu'ils les prendront en considération.

M. Colin, au reste, a reconnu lui-même que le maximum légal de vitesse était, au moins en rase campagne, un peu faible (30 k. à l'heure).

Mais comment les gendarmes, gardes champêtres (à qui la ligue contre les excès de l'automobile promet une récompense en cas de contraventions bien senties contre des chauffeurs) s'y prennent-ils pour apprécier la vitesse ?

Une petite anecdote vous le fera saisir.

Un de nos plus sympathiques juges de paix suppléants des environs de Paris, avait un soir pris place dans la voiture automobile d'un de ses amis.

En traversant la commune où il siège avec intermit-tence, un agent arrête la voiture.

Et le chauffeur apprend qu'il va se voir dresser procès-verbal pour excès de vitesse. Protestations : La vitesse était modérée surtout vu le terrain dégagé, et l'heure tardive (minuit). Les lanternes allumées pouvant signaler de loin la présence de la voiture.

L'agent ne veut rien entendre. Le juge se montre alors à son étonnement, et demande à l'agent à quelle allure ils allaient.

« Au moins à 40 kilomètres à l'heure. »

Sur quoi basez-vous votre appréciation ?

« *J'estime* que vous marchez à cette vitesse. »

Or la voiture, de par sa construction, ne pouvait dépasser 30 à 32 kilomètres à l'heure et le chauffeur ne donnait pas le maximum de sa vitesse.

L'affaire, bien entendu, n'eut pas de suite, mais voilà un chauffeur qui avait de la chance de transporter un juge de paix.

Ici l'agent, malgré l'absence de chronomètre, appréciait inmanquablement les allures... à vue de nez.

Quand des collègues plus heureux que lui en possèdent, ils n'ont pas de mal à... faire mieux.

C'est ainsi qu'appelés à Sèvres par une affaire, nous avons vu décerner à une modeste 6 HP un brevet de vitesse digne d'une 60 HP, le chronomètre des agents accusait à l'actif de ce phénomène mécanique une vitesse de *60 kilomètres à l'heure en cote* à 5 0/0 avec cinq personnes à bord.

Allez donc après cela nier la précision des chronomètres et de l'imagination de ceux qui les manient.

4° Mais où le flair des agents trouve son maître, c'est dans ce que l'on peut appeler le — qu'en dira-t-on. — Pour les profanes une auto qui se respecte possède toujours au moins 40 HP sous le capot, et l'allure normale d'un chauffeur vacille au bas mot entre 70 et 100 kilomètres à l'heure.

Interrogez un paysan qui regarde une automobile au repos devant l'auberge de son village ; demandez-lui le

chemin de la ville prochaine et la distance, il vous répondra presque toujours aimablement, et en fixant à 20 kilomètres par exemple, la distance à parcourir, il ajoutera, non sans une pointe d'admiration pour l'engin capable d'un tel exploit : « Avec s'machine-là vous en avez pour un p'tit quart d'heure. » Ne le détrompez pas, il serait désolé, car il a lu dans les *Gazettes* que des autos font du 150 kilomètres à l'heure et il veut au moins avoir connu une voiture capable d'aller presque aussi vite.

Les chauffeurs sont aussi, il faut le dire, un peu punis par où ils ont péché : à vouloir mentir on ne fait plus connaître la vérité.

Tout possesseur de 8 HP veut s'égaliser à Nazzaro et persuader à ses contemporains que pour un peu Paris et Marseille ne font plus qu'un à tous points de vue.

Qu'à force de répéter que le 100 kilomètres à l'heure n'est qu'un jeu, on l'ait cru dans le public, et que les chauffeurs se le voient rétorquer comme argument destiné à les combattre, rien de moins étonnant.

Heureusement la réalité est tout autre. Le récent concours de l'*Auto* (1) (février 1908) a montré combien la gent chauffeuse s'assagit ; sur 2.000 réponses *une seule* a préconisé l'emploi d'un moteur supérieur à 40 HP.

De plus les carrosseries se sont faites confortables, partant lourdes, impropres aux folles vitesses.

(1) « La voiture qu'ils veulent ». Referendum organisé par le journal *Auto* pour connaître les desiderata du public.

Et la vente des 80 HP grées en course ne trouve plus de débouché qu'à l'étranger.

Le moment semble donc mal choisi pour reprocher des excès à ceux qui se font sages.

Des abus, il y en a, et en aura toujours, mais ce que nous croyons démontrer, c'est qu'ils sont beaucoup moins graves et fréquents que l'on voudrait le faire croire.

5° En admettant même que des excès de vitesse se commettent, ce qui n'est pas niable, quelles en sont les conséquences pour les tiers ?

En un mot, l'automobile est-il un engin de destruction et de mort comme l'en accusent certaines personnalités ?

Les accidents causés par les automobiles sont-ils plus fréquents et plus graves que ceux résultant de l'usage des autres moyens de locomotion ?

Statistiques.

Au cours de la discussion du projet de la Société d'Etudes législatives, deux statistiques ont été soumises à l'appréciation des auditeurs.

La première, *spéciale* au département de la Seine, émane de M. Honnorat, sous-chef de bureau au service des égouts à la préfecture, elle accuse les résultats suivants, en prenant les deux extrêmes 1902 et 1906 (1).

(1) Voir *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p.316.

Partageant les idées de M. Ambroise Colin, M. Honnorat ne peut être considéré comme partial « d'autophilie », et le résultat nettement favorable à l'automobile qui découle de ces statistiques en revêt par là même un cachet plus net d'authenticité.

	1902		1906	
	NOMBRE D'ACCIDENTS	PROPORTION 0/0	NOMBRE D'ACCIDENTS	PROPORTION 0/0
Tramways. .	1.277	61.53	1.498	68.09
Voitures. . .	9.359	20.71	10.736	25.50
Automobiles.	671	19.11	1.797	23.04
Bicyclettes .	1.996	1.38	2.105	1.30

Ainsi donc que l'on prenne le total des accidents, ou le tant pour cent, l'automobile ne vient qu'au troisième rang, elle que l'on traite de meurtrière.

Bien plus, en 1906, où le nombre des véhicules mécaniques est plus considérable qu'en 1902, l'écart au tant pour cent s'accroît encore entre la locomotion hippomobile et la locomotion automobile, et c'est en faveur de cette dernière, en 1902, 1.60 0/0 d'écart, en 1906, 2.50 0/0.

M. Marc Honnorat pense, il est vrai, « que les accidents sont normalement moins fréquents à Paris parce que l'on ne peut pas aller vite et « que la surveillance est telle qu'elle donne à réfléchir même aux plus hardis ».

Que la vigilance de l'administration à laquelle il appartient pour la partie souterraine soit parfaite, c'est ce

dont nous n'avons jamais douté. Si nous en croyons, et sa statistique, et ses propos, elle s'exercerait même d'une façon toute spéciale à l'égard des automobilistes, puisqu'ils ne peuvent « aller vite » et qu'ils causent moins d'accidents. Il est vrai que cette supériorité de la locomotion nouvelle en tant qu' « économie accidentelle » lui est imputée presque à crime par M. A. Colin.

« Il ressort, à mon avis, je dis à mon avis, car vous le savez rien n'est plus flottant que l'appréciation des statistiques, il en ressort qu'il y a une augmentation, non pas très considérable, mais sensible, du nombre des accidents et que la proportion entre les accidents d'automobiles et les accidents de voitures est *favorable aux automobiles* (1). »

Il semble que la cause est entendue et qu'une erreur a été commise.

Ecoutez : « Mais j'ai fait observer que si la comparaison des chiffres se réduisait à un avantage au profit des automobiles, cet avantage était largement compensé par ce fait, que la facilité d'arrêt et de freinage était beaucoup plus considérable pour les automobiles que pour les voitures à chevaux et que, par conséquent, il fallait multiplier par cette facilité même, le chiffre des accidents causés par les automobiles... (2) »

Malgré toute l'estime respectueuse que nous professons pour la haute personnalité de M. A. Colin, nous

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907.

(2) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 303.

nous permettrons de trouver un tel langage fort étrange.

Au nom de la sécurité publique M. A. Colin préconise une lourde aggravation de la responsabilité des propriétaires ou détenteurs d'automobiles ; et s'il se démontre à lui-même le *danger moindre* pour ce même public, de la locomotion nouvelle, il lui fait un reproche des accidents qu'elle évite.

Il dit aux constructeurs : vous avez perfectionné vos machines ; à vitesse plus grande, elles sont moins meurtrières que le cheval qui trotte sans être guidé.

Eh bien vous êtes dangereux, parlez-moi des pauvres chevaux qui ne pouvant s'arrêter écrasent le monde ; seul je les défends. Il n'y aurait qu'un moyen de contenter le brillant rapporteur, ce serait de supprimer les freins coupables à son avis d'éviter trop d'accidents.

Quoi qu'il en soit de cette sollicitude qu'il réserve heureusement aux seuls automobilistes, elle aurait quelque apparence de raison si la statistique provinciale venait apporter aux détracteurs de l'automobile un argument nouveau.

Statistique établie sous les auspices de M. Hennequin, sous-directeur au ministère de l'intérieur, secrétaire de la commission extra-parlementaire, du 1^{er} septembre 1903 au 15 octobre 1903 (1).

Cette statistique très complète, établie avec le con-

(1) Cette statistique laisse de côté le département de la Seine.

cours des préfets et de la gendarmerie, est précédée d'un exposé, et de notices explicatives qui en rendent la lecture fort instructive. Un certain nombre de procès-verbaux de gendarmerie sont annexés au rapport et l'on remarquera avec M. Hennequin la précision et l'intelligence avec lesquelles ils sont souvent rédigés.

Traction animale (1.325) :

Véhicules transportant des personnes : 602 accidents, soit 23.3 p. 100.

Véhicules transportant des marchandises : 723 accidents, soit 28 p. 100.

Traction mécanique (1.194) :

Voitures automobiles : 241 accidents, soit 9.3 p. 100 du nombre total.

Vélocipèdes à moteur : 131 accidents, soit 5 p. 100 du nombre total.

Vélocipèdes sans moteur : 673 accidents, soit 26 p. 100 du nombre total.

Tramways : 673 accidents, soit 5.7 p. 100 du nombre total.

Voici les chiffres bruts que l'enquête commence par nous fournir.

A signaler le chiffre élevé des accidents de bicyclettes.

Pour serrer le problème actuel : les accidents causés par la traction animale s'élèvent à 1.325, ceux imputables à l'automobile à 241.

Voilà le fait brutal.

Nous serions de mauvaise foi si nous nous basions

uniquement sur ce résultat pour apprécier le nombre des accidents causés par les automobiles par rapport à la traction animale.

En 1903 le nombre des automobiles en circulation pouvait être de 13.000.

Celui des animaux de voitures, bien que difficilement appréciable, était infiniment supérieur. M. Hennequin l'évalue à 1.600.000 ; et même 2.700.000 si l'on compte les véhicules non suspendus.

Sans entrer dans des évaluations proportionnelles forcément fantaisistes, nous concluons nettement qu'à cette époque la traction animale causait *relativement* moins de victimes que l'automobilisme.

La différence est cependant moins importante qu'elle ne paraît au premier abord.

Il faut tenir compte de trois éléments :

1° De ce qu'un très grand nombre de véhicules à traction animale ne circule que très peu ;

2° Que la distance *moyenne* couverte par une automobile est infiniment supérieure à celle d'un cheval par exemple. M. Hennequin l'évalue approximativement bien entendu à un chiffre quintuple.

D'après nos renseignements personnels ce chiffre est plutôt *inférieur* à la vérité.

A ce propos nous croyons devoir faire remarquer à MM. Colin et Honnorat que, même à Paris, un cheval couvre une moyenne kilométrique très faible eu égard à celle d'une automobile, et qu'un fiacre hippomobile,

qui change d'animal, qui relaie, ne peut faire ce que font les petits taxis autos pour qui 150 kilomètres en une journée n'est pas rare.

3° Un nombre appréciable d'accidents attribués aux automobiles et leur comptant à charge, devraient en toute justice être considérés comme des accidents causés par des voitures hippomobiles.

Il suffit d'ouvrir pour cela le rapport de M. Hennequin, page 36, et de parcourir les procès-verbaux relatés sous la rubrique : « Causes des accidents d'automobiles. »

Deux exemples convaincront nos lecteurs.

Collision, malgré *allure modérée, avertissement et ralentissement de l'allure. Incapacité du conducteur de véhicule à traction animale*. Le cheval recule un peu dans le sens de la route, puis transversalement. Au moment où l'automobile essaie de passer, la roue du véhicule hippomobile est heurtée et les personnes qu'il contient sont projetées à terre. *Un tué, un blessé.*

Que reprocher, dirons-nous au conducteur de l'auto ? Et cependant c'est encore « un accident d'automobile » (Cantal, voir page 50 du rapport.)

2° Une automobile descendait à une *allure modérée* une route très déclive, qui croise à angle droit, un chemin vicinal encaissé entre de hauts talus en déblai. Sur ce chemin arrivait une voiture légère attelée d'un cheval dont le conducteur *avait activé l'allure pour traverser la route.*

Les deux véhicules débouchent en même temps au rond-point, sans s'être aperçus. L'automobile effraye le cheval *qui va se jeter sur elle*, malgré les efforts du voiturier et le changement rapide de direction imprimé par le conducteur de l'automobile. Trois blessés.

(Seine-Inférieure, voir page 49 du rapport.)

En vérité, qui est responsable de l'accident ? est-ce celui qui va vite, qui se jette sur l'autre véhicule, ou celui qui va lentement et stoppe grâce à ses freins ? Toujours ces freins !!

Bien d'autres « imputations inexactes pourraient être relevées, qui tendraient à prouver que ce travail que l'on a traité de « sabotage administratif » (1), mettrait au compte de la circulation mécanique ce qui reviendrait de droit à la traction animale.

Les conclusions du distingué fonctionnaire sont au reste empreintes de la plus grande impartialité et répondent à celles que nous formulions tout à heure.

« C'est déjà une prodigieuse conquête, que celle qui permet d'employer une vitesse sur routes triple ou quadruple de celle du cheval. On ne l'affermira qu'à condition que le nouveau mode de locomotion cause un nombre d'accidents beaucoup moins grand qu'aujourd'hui, à la condition, par conséquent, que la fabrication sera irréprochable, que le conducteur montrera autant d'habileté que de prudence et qu'il justifiera ainsi la

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907.

situation privilégiée que lui assure la supériorité d'un véhicule infiniment plus rapide, plus souple et plus docile que les autres » (p. 54).

Ces souhaits formulés en 1903 se sont-ils réalisés ?

La proportion d'accidents causés par les automobiles eu égard à leur faculté kilométrique et à leur nombre semble-t-elle accuser une augmentation ou une diminution ?

M. Hennequin a pensé que seule une nouvelle enquête établie dans les *mêmes conditions* de temps et de contrôle que celle de 1903 pourrait donner une réponse à cette question primordiale.

Cette enquête est terminée, et si nous n'en connaissons pas les détails, nous en pouvons donner les résultats généraux.

Tandis que le nombre d'accidents causés par la traction animale reste stationnaire. Le nombre d'accidents causés par l'automobile *diminue* par rapport au nombre des véhicules en circulation.

1903

13.000 autos causent 241 accidents.

1907

35.000 autos causent 290 accidents.

Si le nombre d'accidents d'automobiles était resté dans les mêmes proportions qu'en 1903, le chiffre de

sinistres serait d'au moins 700, le nombre des véhicules ayant triplé.

L'importance de ce résultat n'échappera à personne, et le moment semble mal choisi pour réclamer des mesures d'extrême rigueur à l'égard d'un mode de locomotion, dont la *majorité* des conducteurs s'assagit à ce point.

Une dernière catégorie de documents peut encore être citée à l'appui d'une telle constatation.

Ce sont les statistiques des automobiles-clubs régionaux. Si toutes ne présentent pas des garanties d'exactitude absolue, il en est comme celle de l'automobile-club de la Sarthe qui ont été conçues avec beaucoup de sérieux, par des hommes très honorables (médecins, avoués, notaires, négociants, etc.), qui n'ont que le souci de faire connaître la vérité.

M. A. Colin, ne manquera pas de reconnaître l'intérêt de ces relevés, que l'on peut tout au moins adopter « à titre de renseignements ».

*Statistique établie par les soins des Automobiles
Clubs régionaux.*

AUTOMOBILE CLUB DE LA SARTHE.

1^{er} octobre 1907 au 31 janvier 1908.

4 mois.

<i>Cheval.</i>		<i>Automobile.</i>	
Nombre d'accidents. .	89	Nombre d'accidents. .	5
Nombre de morts. . .	15	Nombre de morts. . .	Néant
Blessés	84	Blessés	5

Nota : Les récits détaillés de *tous* ces accidents enregistrés par commune et par date sont à la disposition du public tous les jours au secrétariat de l'Automobile-Club de la Sarthe, au Mans.

En 1906, année pendant laquelle le grand prix de l'Automobile-Club de France s'est disputé dans la Sarthe *il n'y a pas eu un seul accident mortel* d'automobile.

Postérieurement à cette statistique, l'Automobile-Club de la Sarthe a fait paraître ce nouveau relevé pour février 1908.

<i>Cheval.</i>		<i>Automobile.</i>	
Nombre d'accidents. .	29	Nombre d'accidents. .	1
Blessés	31	Blessé	1
Mort	Néant	Mort	Néant

Totaux du 1^{er} octobre 1907 au 1^{er} mars 1908.

<i>Cheval.</i>		<i>Automobile.</i>	
Nombre d'accidents. .	118	Nombre d'accidents. .	6
Blessés	115	Blessés	6
Morts.	15	Mort	Néant

ASSOCIATION TOURISTE DU MORVAN.

Pas d'accidents d'automobiles.

<i>Cheval.</i>		<i>Bicyclette.</i>	
Accidents	7	Accidents	2
Blessés	9	Blessés	2

AUTOMOBILE-CLUB ARMORICAIN.

Janvier 1908.

Accidents d'automobiles	Néant
Accidents de chevaux.	30
Accidents de bicyclettes	4

Morts.

Accidents de voitures à chevaux . . .	5
— bicyclette.	0

AUTOMOBILE-CLUB DU RHÔNE.

*Accidents survenus dans les départements du Rhône et de
l'Ain du 21 janvier 1908 au 20 février 1908.*

	Accidents	Blessés	Morts
Tramways.	32	21	2
Chevaux	48	38	4
Bicyclettes.	8	9	0
Automobiles	9	5	0

Blessés.

Voitures à chevaux.	30
Bicyclettes.	4

Février 1908.

AUTOMOBILE-CLUB VAUCLUSIEN.

Accidents de chevaux.	5
Mort.	1
Accidents d'automobiles	Néant

Il semble qu'après de telles constatations peut-être inattendues pour quelques-uns, la question semble résolue.

Tant au point de vue du nombre des accidents, qu'au

point de vue de leur gravité l'automobile possède sur le cheval une supériorité de bon aloi.

Et que l'on ne vienne pas dire que les chevaux sont infiniment plus nombreux que les automobiles, et que par conséquent aucune comparaison ne peut être établie entre les accidents causés par les deux modes de locomotion.

Il suffit de faire observer qu'une statistique ne peut se placer qu'à un seul point de vue, c'est-à-dire au kilomètre parcouru et il n'est pas exagéré de dire que bien que beaucoup moins nombreux les véhicules à moteur parcourent un total de kilomètres au moins égal à celui couvert par les voitures hippomobiles.

Je dirai même que par la variété de parcours qu'ils empruntent les automobilistes rencontrent pour ainsi dire sur leur route, *plus de chance d'accident qu'une charrette qui toujours roule dans un rayon restreint et familier.*

M. Ambroise Colin demandait une législation exceptionnelle pour des risques exceptionnels, il semblerait que pour suivre sa pensée jusqu'au bout la locomotion hippomobile devrait plus que toute autre supporter ces risques exceptionnels puisque ses victimes sont les plus nombreuses.

Nous n'irons pas aussi loin que lui et nous estimons que les remèdes extraordinaires ne sont que ceux des cas désespérés.

En matière de circulation, il faut des conducteurs

prudents et conscients de leur devoir pour les autos, comme pour les chevaux ; pour guérir les maladies de cette sorte il existe d'autres remèdes que l'établissement de théories dont l'application pourrait atteindre un trop grand nombre d'innocents.

II — *Du renversement de la preuve.*

Autant il est raisonnable de soutenir que la responsabilité du fait des choses n'a jamais été même envisagée par les auteurs du Code civil, autant il serait ridicule de soutenir la même thèse pour le renversement de la preuve.

Dans les articles 1384 et 1385 la charge de la preuve est nettement renversée, c'est aux parents, aux maîtres, aux propriétaires des animaux à démontrer la faute de la victime s'ils veulent être exonérés des responsabilités que la loi fait peser sur leurs épaules.

L'article 1386 n'adopte pas cependant tout à fait le même système.

Il y a pour ainsi dire un mécanisme double.

Une maison croule, un passant est blessé. C'est à lui de prouver, s'il veut se prévaloir de l'article 1386, que l'effondrement de l'édifice s'est produit par « défaut d'entretien ou vice de construction ». Il a donc une charge de la preuve.

Mais une fois qu'il aura montré ce défaut d'entretien ou de vice de construction, le propriétaire sera respon-

sable du dommage causé, à moins qu'il ne prouve la force majeure, ou la faute du blessé.

Les articles 1384 et 1385 n'exigent aucune preuve du lésé, c'est à celui qui nuit par lui-même ou sa chose à démontrer qu'il doit être exonéré soit par la force majeure, soit par la faute de la victime.

Mais dans les deux cas il y a présomption de faute nettement établie, comme nous l'avons indiqué au chapitre premier (1). Cette présomption de faute entraînant l'interversion de la preuve doit-elle être étendue aux automobiles dans l'esprit combiné des articles 1385 et 1386 ?

Car les véhicules mécaniques ne revêtent-ils pas à la fois les caractères de « moyens de transport analogues aux animaux » de l'article 1385 et de machines susceptibles de vice de construction et de défaut d'entretien.

Les membres de la commission de la Société d'Etudes législatives, et M. Ambroise Colin l'ont pensé.

Bien plus, ils ont introduit une grave dérogation, le propriétaire de l'automobile ne peut « se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité qu'en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué par une faute *grave* de la victime », et en agissant ainsi ils ne peuvent plus se réclamer complètement des principes du Code civil.

Il faut remarquer en effet que la force majeure n'est

(1) Voir p. 17.

pas pour le propriétaire un cas libératoire. Nous ne reviendrons pas sur ce qui nous semble contraire à toute équité.

Mais la faute même de la victime n'est pas celle du Code, ce doit être une faute grave, une faute sans excuse.

C'est ce que nous aurions voulu voir relever par la voix autorisée de M. Josserand dans sa conférence sur « l'automobile et le droit » (1).

Le brillant professeur n'aurait pas eu besoin pour le faire d'abandonner ses opinions, il aurait pu toujours conseiller à ses auditeurs « de se résigner », à l'établissement du renversement de la preuve. Et « puisqu'il ne trouve pas équitable de traiter différemment la victime au point de vue de la preuve, suivant qu'elle a été renversée par une automobile ou par un cheval » (2), il ne doit pas trouver plus juste de traiter différemment l'automobiliste que le charretier au point de vue des suites de cette même preuve.

Sa conclusion serait ici sûrement la nôtre, pas de renversement de preuve différent de celui du Code civil, pas plus que de responsabilité aggravée, de la « *Receptumhaftlicht* » chère à Meili.

Toute aggravation rejetée, convient-il cependant, comme nous nous le demandions, d'admettre le renver-

(1) Conférence faite par M. Louis Josserand, professeur à la Faculté de droit de Lyon, à l'Automobile-Club du Rhône le 12 février 1908.

(2) Voir p. 22 de sa conférence.

sement de la preuve à la charge des automobilistes comme le Code en l'article 1385 l'a mis à la charge des propriétaires d'animaux.

L'affirmative théoriquement s'impose. Aucune raison ne semble pouvoir dispenser le propriétaire d'une automobile de démontrer la faute de sa victime ou la force majeure pour s'exonérer de toute responsabilité, puisque les voituriers n'en sont pas dispensés par l'article 1385.

Au point de vue pratique il n'en est pas de même. Le propriétaire d'une chose par elle-même inanimée n'est pas dans la même situation que le propriétaire d'un animal. C'est que l'animal a une volonté distincte de celle de son gardien, qui lui permet de se déplacer, d'être vraiment automobile (1), dans des conditions d'indépendance dont son intelligence obtuse ne permet pas de prévoir les conséquences.

C'est que si un cheval peut rompre quelquefois des barrières insuffisantes, la machine la plus perfectionnée ne pourra que demeurer inerte à l'endroit où l'a placée son conducteur.

Cette force aveugle de la bête on en fait supporter les conséquences éventuelles à celui qui a pour mission de la dompter, et dont on présume un défaut de vigilance, à moins de preuve contraire.

En établissant un renversement de la preuve à la

(1) On a donné aux automobiles leurs noms sans doute parce qu'elles sont le contraire.

charge de l'automobiliste, on présumera *uniquement* la faute d'un homme ; on ne peut en effet soutenir que la machine a une force personnelle, puisqu'elle n'obéit qu'à la volonté qui la dirige à moins d'avaries, cas que nous négligeons pour l'instant. Est-il plus juste de présumer la faute d'une volonté, plutôt que celle d'une autre, la faute du chauffeur, plutôt que celle du passant ?

Nous le croyons pas. Mais ajoutons de suite, nous ne sommes pourtant pas ennemi d'un remaniement de la charge de la preuve.

Le problème qu'a résolu l'article 1385, et celui que pose la circulation automobile ne sont pas les mêmes, la solution doit différer au moins un peu.

M. Frédéric Martin, dans les conclusions de son remarquable rapport (1), se rallie au système soutenu au Conseil national suisse par M. le conseiller national Thiélin.

Ce système est bien celui *du renversement de la preuve*.

L'automobiliste « devrait faire la preuve qu'il a conduit son automobile avec tout le soin nécessaire et qu'il a pris toutes les précautions commandées par les circonstances et les règlements pour éviter un accident ».

C'est celui qui, dans son ensemble, nous paraît le plus

(1) Rapport de M. Frédéric Martin à la Société des Juristes Suisses. Bâle, chez Helbing et Lichtenhan. Voir p. 142, et les conclusions.

rationnel, le plus éloigné de tout parti-pris. Nous voudrions le voir appliquer au moins partiellement.

Encore demande-t-il à s'expliquer dans l'application que nous en réclavons.

Pour cela il faut prendre deux hypothèses.

1° Une automobile cause un accident à un piéton.

Deux intelligences se trouvent ici en présence ; qui a failli des deux, étant donné que l'on admet qu'il n'y a pas eu d'avarie à la machine ?

Laquelle des deux doit prouver la première son fonctionnement normal. Evidemment celle du chauffeur. C'est lui qui, conduisant un véhicule, a plus de devoirs que le piéton qui n'a que lui-même à diriger.

Il doit donc prouver qu'il a conduit son véhicule suivant les règlements établis, c'est-à-dire à la vitesse exigée suivant les circonstances, en tenant le côté du chemin qui lui est assigné, etc., etc.

Quand il aura fait cette preuve, alors sa présomption de faute tombera.

Rentrant dans les termes de l'article 1382 la victime ne sera admise à réclamer réparation du dommage qu'en prouvant une faute spéciale du chauffeur. Et nous sommes sûrs qu'il ne pourra presque jamais le faire, car du moment que son adversaire aura prouvé son respect des règlements, 99 fois sur cent il y aura faute de sa part, ou force majeure.

Dans les deux cas nous répudions nettement, comme on sait, toute responsabilité pour le véhicule.

2° Une automobile heurte un véhicule. Ici la situation diffère totalement ; pourquoi la volonté de l'automobiliste serait-elle présumée plus en défaut que celle du charretier.

L'un n'a qu'à compter avec lui-même, l'autre doit en plus compter avec son cheval.

Pas de responsabilité présumée pour l'automobiliste. Mais en revanche pas de présomption de faute de la part du charretier ; l'article 1385 ne s'appliquerait plus ici.

En face de situations à peu près égales, l'article 1382 nous semble le seul système logique.

En appliquant ce que nous venons d'exposer aux bicyclettes (1), à *tous* les véhicules pour mieux dire, il nous semble que l'équité serait particulièrement bien respectée.

Les automobilistes seraient loin, il est vrai, d'être favorisés, parce que plus exposés dans leurs longues randonnées à se trouver aux prises avec la difficulté de la preuve ; ce serait alors aux tribunaux à les « saler » avec moins de désinvolture.

Mais il faut espérer que dans un pays où jusqu'ici l'égalité surtout consista à créer des catégories, des classes ; les unes frappées de suspicion, les autres com-

(1) La « petite reine », bien qu'inoffensive de sa nature, devient souvent bien dangereuse grâce à l'inexpérience de ceux qui la montent. Rapport de M. Hennequin. Accidents d'automobiles et bicyclettes à moteur : 495 ; de bicyclettes 729. Cité par M^e Dupuich, *L'accident d'automobile et la loi*, p. 20.

blées de toutes les faveurs, on apprécierait tout de même de voir traiter le plus possible sur le même pied tous ceux qui usent des voies publiques à peu près dans les mêmes conditions.

En admettant à la charge des automobilistes vis-à-vis de tout ce qui n'est pas véhicule, un renversement de la preuve, nous n'envisageons pas le cas de vice de construction, d'avarie de leur machine.

Qu'un accident se produise entre automobiliste et piéton, l'automobiliste qui aura fait preuve de son observation des règlements pourra-t-il se voir répondre ; sans doute vous avez observé les règlements, mais ce n'est pas votre inobservation des règlements qui est cause de l'accident dont je suis victime, ce n'est pas non plus mon imprudence. C'est un vice de construction de votre machine, ce n'est donc pas un cas de force majeure, vous avez eu beau l'entretenir avec soin, l'avoir achetée dans une bonne maison, c'est regrettable pour vous, mais indemnisez-moi.

L'article 1386 ne m'accorderait-il pas réparation, si au lieu d'être automobiliste vous étiez propriétaire d'un bâtiment dommageable à moi-même.

L'argument est fort, si fort que, dans son désir d'en faire profiter la pratique, plus d'un tribunal n'a pas hésité à étendre arbitrairement le domaine de l'article 1386.

Et la Cour de cassation elle-même, dans le célèbre arrêt du 16 juin 1896, où les partisans de la responsa-

bilité du fait des choses ont trouvé un instant un appui, n'a pas suffisamment montré l'illégalité d'une telle façon de faire (1).

Pourtant, dans la note si remarquée qu'il consacre à l'examen de cet arrêt et de celui du 30 mars 1897, M. Saleilles (2) n'écrit-il pas : « Qu'on ait pu étendre le domaine de l'article 1386 à des machines devenues l'accessoire d'un immeuble véritable, d'un bâtiment au sens de l'article 1386, c'est une application des principes très légitimes, mais lorsque la machine qui a été cause de l'accident ne se rattache à aucun immeuble par nature susceptible de rentrer parmi les bâtiments ou constructions tels que les vise l'article 1386, il n'y a plus d'analogie possible ni d'extension permise ; car autant vaudrait dire que l'article 1386 vise toute espèce de machines, d'outillage, ou de métiers, ce qui serait contraire à ses termes les plus exprès, à ses motifs juridiques et à son esprit. »

Ainsi donc il est invraisemblable d'étendre l'article 1386 aux propriétaires de machines, et partant aux automobilistes. Ce que les législateurs impériaux n'ont pas fait, ceux de la troisième République doivent-ils le faire ?

Il faudrait alors l'étendre à toutes les machines ; et

(1) Arrêt confirmant un arrêt de la Cour de Paris du 19 mai 1893 admettant la responsabilité du propriétaire d'une chaudière de bateau en cas d'explosion arrivée sans *sa faute*, en vertu des articles 1384 et 1386.

(2) Voir note sous arrêt, D. P. 97.1, p. 433.

même pourquoi seulement aux seules machines. Le vice de construction n'existe-t-il pas dans toutes les choses manufacturées (1) !

Le mieux serait de n'en rien faire.

Le vice de construction est une chose très rare si on veut l'entendre au sens strict et réel du mot comme nous l'entendons ici.

Arrive-t-il une explosion comme celle d'une locomotive, il y a quelques années, à la gare du Nord, les experts sont presque toujours obligés de reconnaître qu'ils ne peuvent en expliquer la cause, et ainsi pour beaucoup d'autres accidents que l'on serait tenté d'imputer à la négligence ou à un défaut de fabrication.

Presque toujours la force majeure et le vice d'établissement se confondent, car presque toujours la cause du dommage est un fait de la matière que l'on ne pouvait prévoir, que l'on ne pouvait expliquer.

Nous ne voulons pas soutenir que le vice de construction est inexistant. Mais l'article 1386 ne nous semble pas un modèle à recopier à de plus nombreux exemplaires.

Partisans jusqu'au bout de l'exigence de la faute, convaincus que tout ce qui est en dehors doit être supporté comme un risque de notre nature et de notre civilisation, nous ne pouvons admettre la responsabilité de quelqu'un qui n'est pas en faute, ou que l'on ne

(1) Nous laissons de côté le défaut d'entretien qui n'a rien d'exceptionnel. L'idée de faute suffit à le faire supporter.

peut présumer s'y trouver avec quelque raison comme le fait l'article 1385. C'est pourquoi nous voudrions voir accorder à la victime d'un accident occasionné *par le vice d'un objet fabriqué* quel qu'il soit, une action directe (1) contre le fabricant dont on a reconnu l'erreur, la faute. Le propriétaire de cet objet n'ayant par hypothèse rien à se reprocher, resterait ainsi en dehors de toute responsabilité, en vertu de l'axiome « à chacun selon ses œuvres ».

Pourquoi le propriétaire d'un objet, quand bien même ce serait une automobile, serait-il responsable d'un accident qu'il n'a pu empêcher malgré toute sa prévoyance, qui est pour lui un véritable cas de force majeure tout comme pour la victime.

Il vaut mieux, à mon avis, permettre de s'adresser à celui que l'on déclare coupable par la cause même que l'on fixe à l'accident.

Quel inconvénient y aurait-il pour celui qui a subi un dommage ? Aucun.

Il peut se trouver en face d'un fabricant insolvable.

Le propriétaire de l'objet ne peut-il l'être, même si c'est un automobiliste !!

M. Colin ne dit-il pas spirituellement : « Je le crois

(1) C'est-à-dire une action donnée à la victime pour lui permettre d'assigner directement le fabricant, dont le nom serait fourni par l'auteur de l'accident, qui en le donnant serait hors de cause.

Pour les « contraventions » il en est de même, l'automobiliste par exemple doit être mis hors de cause en fournissant le nom du conducteur, à moins que se soit un préposé.

volontiers (que les automobilistes ne sont pas tous des millionnaires), surtout lorsque je considère la quantité de personnes notoirement insolvable que l'on voit circuler sur de somptueuses machines (*Rires et applaudissements*) (1). »

Alors à quiconque n'est pas partisan de la responsabilité du fait des choses, quelle objection pourrait-on présenter à notre thèse !!

Art. 2.

En rédigeant ce texte la commission n'a évidemment été guidée que par le désir d'exonérer des suites de son système le propriétaire innocent.

Elle veut lui permettre de se retourner contre les auteurs responsables de l'accident, que ce soit des tiers ou l'occupant de la voiture (locataire ou emprunteur s'il s'est mêlé de la direction effective ou morale du véhicule). Le but proposé par le rapporteur dans un esprit de justice sera-t-il atteint ?

La responsabilité du dommage causé sera-t-elle supportée en fin de compte par le tiers coupable ? Presque jamais.

Grâce au mécanisme de son projet, la commission fait de tout automobilisme une sorte d'assureur quasi universel. Rôle évidemment très noble et très utile, mais peut-être si onéreux qu'il peut conduire à la ruine.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 401.

Voici une voiture automobile conduite normalement qui parcourt une route : au moment où elle croise un autre véhicule, une pierre pesante lancée dans ses roues fait dévier la direction, ou le conducteur reçoit un coup de feu, etc. Perdant tout contrôle celui-ci bute contre l'autre véhicule ; accident. L'automobiliste victime d'un véritable crime, aura ensuite à payer le dommage causé à l'autre véhicule, sans compter ceux qu'il subit.

Est-ce juste ? Nous ne pouvons croire qu'on puisse le soutenir. Mais l'automobiliste aura un recours contre le tiers ?

Admettons qu'on le retrouve. C'est un chemineau, ou un bandit de grand chemin. Se payera-t-on sur sa besace ou sur l'escompte de ses vols ?

Renversons les rôles. L'automobile passe, c'est le conducteur d'un cheval à qui on jette une pierre. Accident. L'automobile est brisée, un passager tué. Chapeau, condoléances. Je regrette beaucoup, je conduis un cheval, pas de responsabilité à ma charge.

Quelle différence voyez-vous entre les deux situations ? Sinon que pour certains, l'automobiliste doit avoir tort plus souvent qu'à son tour.

Prenons encore si vous voulez la même hypothèse ou presque, n'en changeons qu'un des acteurs. La victime sera un piéton.

Dans un cas l'automobile paiera. Votre machine a nui, commencez par payer ; si vous n'aviez pas été là

je n'aurais pas été blessé. Il est vrai que l'automobiliste pourrait répondre : si vous n'aviez pas été là vous n'auriez pas été blessé. Circulant en me conformant aux lois, le passage est libre pour tous. Si vous m'aviez fait briser ma machine contre un arbre parce que j'aurais voulu vous éviter à la suite de l'acte criminel d'un tiers qui vous a poussé sous mes roues, me l'auriez-vous payée? Non. Pour moi n'est-ce pas la même chose... Autre chose. Le cheval a blessé le passant. Tant pis pour ce dernier..... !!

Cet article présente encore un autre danger. Je loue ma voiture à quelqu'un qui ne conduit pas, et je lui fournis un mécanicien. Accident.

Mon préposé soutiendra toujours ou presque avoir reçu des ordres spéciaux du locataire, celui-ci jurera bien haut ne s'être mêlé en rien de la conduite du véhicule ; s'il étaient seuls, qui croire ?

Même objection en cas de prêt.

Le principe, à notre sens, est donc faux, trop d'objections le combattent, et le droit commun serait bien mieux.

Art. 3.

En demandant la création d'une caisse de garantie inspirée de celle instituée par la loi du 9 avril 1898, la commission a en vue l'indemnisation des victimes d'accidents anonymes, ou causés par des insolvable.

Bien entendu les seuls accidents d'automobiles sont visés dans le projet.

La première question qu'il faut se poser est la suivante :

Les accidents d'automobiles dont les auteurs restent inconnus sont-ils tellement nombreux qu'il faille une législation spéciale.

Nous n'avons pour la France que de vagues données.

Si nous n'avons pour notre pays aucun renseignement précis à cet égard, il n'en est pas de même pour l'Allemagne. Du 1^{er} avril au 30 septembre 1906, 381 conducteurs d'automobiles ont pris la fuite.

Un certain nombre ont été retrouvés, ce qui ramène le chiffre d'accidents anonymes à 283.

Mettons qu'en France il en soit à peu près de même, des mesures s'imposent-elles en présence de tels faits.

Nous le croyons absolument, mais il ne faut pas oublier que les automobilistes ne sont pas les seuls à user de telles mœurs ; les charretiers, laitiers, etc., peuvent aisément leur disputer la palme.

Le projet actuel, même si on en admet l'économie, aurait toujours le gros défaut de ne remédier au mal que d'une façon partielle.

Avec le régime actuel, j'ai l'absolue conviction que certains automobilistes ne fuient après avoir causé un accident que parce qu'ils savent qu'ils seront lourdement condamnés, même s'ils ne sont pas coupables, si la victime a commis une faute lourde.

A force de répéter que les automobilistes sont des

« seigneurs de l'automobile » (1), « des ploutocrates arrogants », qui sèment du socialisme sur les routes, sans faire de distinction entre les sages et les fous, les amis de M. Colin et lui-même n'ont-ils pas, suivant l'expression de M. Dupuich, « procédé d'un entraînement inconscient vers ce même socialisme à poing tendu (2) », vers ce socialisme qu'ils déclarent mauvais.

Et cette haine fâcheuse qui ne distingue plus le coupable de l'innocent, cette haine faite la plupart du temps d'envie : « ce sentiment là, un des plus bas qui existent, est celui qui fait les révoltés et les criminels, etc. (3) », a fini par gagner les tribunaux ; ils distribuent des mois de prison, des amendes, chargent d'indemnités écrasantes les propriétaires ou conducteurs d'automobiles sans chercher à discerner le vrai coupable.

Les condamnations tombent quasi au hasard sur la « gent roulante agenouillée », comme l'eau bénite distribuée par la main nerveuse du prélat.

C'est d'un effet exactement contraire à celui que tout magistrat, et simplement tout homme sensé cherche à atteindre.

Autant la punition d'un vrai coupable rehausse la justice, autant avec les mœurs actuelles elle perd chaque jour de sa dignité.

(1) *Revue politique et parlementaire*, L'automobile et la loi, p. 124.

(2) *L'accident d'automobile et la loi*, p. 15.

(3) *Conférence de M. Josserand*, p. 19.

Pour éviter d'injustes condamnations, les uns prennent la fuite, d'autres, les « humbles », les salariés, ceux que l'on veut protéger sans doute, encaissent la prison comme un risque du métier, et les vrais coupables ou échappent à toute répression grâce à leurs hautes protections, ou se noient dans la masse.

La masse, celle composée des chauffeurs sages, qui, la plupart du temps, ni barons, ni ploutocrates, mais commerçants aisés, notaires, avocats, médecins, fermiers mêmes, se sert de l'automobile non pour battre des records et aller de Paris à Nancy en cinq heures (1), mais pour vaquer à leurs affaires, pour soulager quelquefois l'humanité souffrante comme le médecin attendu anxieusement, ou pour simplement se promener en famille le dimanche, c'est elle que la commission frappe encore avec sa caisse de garantie, c'est elle qui payera pour les vrais rastas, pour « les brillants seigneurs » qui parcourent la France à cent à l'heure et aussi ces Américains richissimes à qui au moins aujourd'hui on fait payer la « casse » de leurs propres deniers.

M. Colin invoque, il est vrai, l'exemple de la loi du 9 avril 1898. Il est pourtant bien difficile de tirer un argument d'une situation différente.

Si le patron *doit* assurer son ouvrier, c'est en tant que lié à lui par une sorte de contrat, c'est parce que, comme l'a fait remarquer le premier M. Sainctelette,

(1) Temps mis par le duc de Montpensier avec sa 120 HP Itala lors de l'accident mortel arrivé à un cantonnier. Sans commentaire.

puis M. Sauzet, il lui a en quelque sorte promis de lui assurer un travail sans danger, de le rendre sain et sauf à la sortie de son usine, de le garantir.

Quel lien unit l'automobiliste et le passant, et pourquoi traiter différemment leur rencontre de celle qui peut se produire entre un cycliste et un piéton ?

M. Saleilles (1) s'étonne aussi de ne pas trouver en regard du système du risque et de la caisse de garantie sa contre-partie normale, le forfait ; la commission en en reconnaissant l'utilité pour les patrons, se dispense de l'appliquer aux accidents d'automobiles, dignes de toutes les défaveurs.

Mais la dureté, pour ne pas dire plus, n'est pas le seul reproche à faire à ce projet.

Ce que l'on peut en dire, c'est qu'il va exactement à l'encontre du but proposé.

« On déplorait quelques accidents anonymes ; ils le seront tous si cette loi est votée (2). »

C'est que la victime qui souvent aussi a quelque imprudence à se reprocher, aura tout intérêt à ne pas lire le numéro de l'automobile, car si elle plaide contre le chauffeur, celui-ci se défendra comme un beau diable, produira des témoins, etc.

Tandis que « si on l'a laissé partir, point de débats,

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 241. — Voir aussi, p. 241 et 242 les opinions de MM. Le Poittevin, Piédelièvre

(2) Dupuich, *Les accidents d'automobiles*, p. 34,

point de témoins gênants : il ne s'agit que de tendre la main et d'encaisser » (1).

Quant au nombre des accidents en général, c'est encore une façon infaillible de l'accroître.

Il y aura le cortège innombrable des accidents fictifs.

Une simple déclaration à la mairie, un ou deux faux témoignages trop faciles à obtenir, et voilà la caisse de garantie obligée de payer ; vaches, veau, cochon, poulets que Jacques Bonhomme, souvent plus rusé qu'on ne veut laisser croire, aura trouvé bon d'occire pour les échanger contre espèces trébuchantes.

Jamais « une foire » ne vaudra ce payeur anonyme et riche.

M. Colin pensera sans doute que les administrateurs de la caisse des retraites et du fonds de garantie défendront avec zèle l'intérêt des payeurs, en l'espèce les automobilistes.

Sans vouloir attaquer l'honorabilité et la compétence de personnes... futures, qu'on nous permette de faire remarquer qu'il n'est si bon défenseur que celui qui paye... de sa poche.

Et qui de plus fera le « tri » parmi les demandes d'indemnité ?

Le préfet ; il se trouvera en butte à toutes les considérations électorales, et Dieu sait si elles sont considérées

(1) Dupuich, *Ibid*, p. 33.

et quel critérium pour apprécier le bien fondé de ces demandes.

Qui prouvera leur fausseté, leur injustice puisqu'il s'agit d'une réclamation contre... un anonyme (1).

Il nous semble que la commission elle-même ne peut faire autrement que de s'arrêter à des observations aussi pratiques ; autant il est utile de réprimer les excès de certains chauffeurs, autant il est nécessaire de ne pas les remplacer par d'autres plus nombreux.

Art. 4.

Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :

1° Des amendes prononcées en vertu de l'article 6 ;

2° D'une cotisation de 50 francs versée par tout propriétaire du véhicule automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration ;

3° De centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles.

Le montant des centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Bien que l'économie même du projet nous semble devoir être énergiquement condamnée *dans l'intérêt même du but* à atteindre, nous tenons à revenir encore sur les conséquences impossibles à soutenir auxquelles aboutit

(1) Voir Dupuich, *ibid.*, p. 32, 33, 34, où ses arguments sont développés avec esprit et logique.

non seulement le principe même de la caisse, mais encore la façon de l'alimenter.

Qui ferait « le fond de la caisse ». Les automobilistes bien entendu, et rien que les automobilistes, les personnes écrasées par d'autres n'intéressant pas la commission.

Les chauffeurs, c'est entendu, les bons comme les mauvais, les prudents comme les imprudents, comme si les premiers avaient une influence sur la raison des seconds ; les chauffeurs français seulement, ou même les étrangers ?

Au touriste fortuné qui vient apporter son argent en France, dira-t-on à la frontière : « Monsieur, avant d'avoir le droit de dépenser, ici il faut payer. » C'est cent francs.

Si l'étranger fait demi-tour, ce qu'à sa place je ferais, voyez d'ici la tête de nos hôteliers, qui, au fond, ne pourraient l'en blâmer.

La réponse de M. Colin, nous la connaissons, puisqu'il a eu l'amabilité de nous la faire. Ce n'est pas 100 ou 200 francs, qui arrêteront les touristes étrangers (1). Que le savant professeur nous permette de lui dire qu'il se trompe. Il part sans cesse d'un principe faux : pour lui tous les automobilistes sont riches, riches à ne pas compter, c'est une erreur. Combien de gens moyens

(1) Cent ou deux cents francs pour un séjour de quelques mois, c'est déjà cher ; mais que faire en présence d'un étranger qui vient deux ou trois jours sur notre territoire ? Faudra-t-il faire des calculs au prorata du séjour.

possèdent d'automobiles dont la possession est le seul luxe, pour lequel ils font de grands sacrifices, parce que cette voiture représente la promenade en plein air, en famille, et non des records à battre.

C'est cette foule innombrable que M. Colin oublie sans cesse, celle des « pères de famille » qu'il moleste sans le vouloir, en excitant la foule, assez portée déjà à faire payer les bons pour les mauvais. N'est-ce pas encore eux qui payeront pour les fous, pour les étrangers, qu'on ne peut pas taxer au débarcadère sous peine de léser des intérêts nombreux, comme nous le disions tout à l'heure ?

N'est-ce pas eux qui feront les frais de cette caisse de garantie, pour permettre aux rastas insolubles, et amateurs de raids, Calais-Nice (1), de s'offrir des allures de bolides ou de comètes ?

Que la commission comprenne que là n'est pas le remède aux maux réels dont nous souffrons, qu'elle remette sur le chantier un projet *non exceptionnel*, *brillant les excès de tous* les usagers de la route, et elle rendra un réel service.

APPENDICE.

M. Wahl, professeur à la Faculté de droit, vient de publier dans la *Revue trimestrielle de droit civil* un article sur « la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles ».

(1) Raid effectué par un Anglais.

La personnalité même de son auteur ne peut permettre que l'on passe un tel article sous silence.

Le système adopté par M. Wahl est celui de la Société d'Études législatives.

« Rien ne nous semble en somme meilleur que le système proposé à la Société d'Études législatives par la commission dont M. Ambroise Colin a été le rapporteur : l'automobiliste est responsable en principe de tout accident causé par la rencontre de son véhicule (1). »

Comme lui il n'admet pas que le propriétaire de l'automobile soient exonéré par un cas fortuit ou de force majeure, et il trouve que la concession faite par M. Colin (2) n'est recommandable « qu'à titre de transaction ».

Comme lui il n'assimile pas à la faute de la victime la faute d'un tiers. L'automobiliste n'aura qu'un recours contre ce tiers. Et le « fonds de garantie » ne lui paraît avoir que des avantages.

Cette unanimité de vues avec le projet de la Société d'Études législatives ne comporte pas d'observations nouvelles.

Ce qui est plus intéressant, ce sont les « motifs » qui ont guidé M. Wahl, les bases de son opinion.

« Du moment, dit-il, que la circulation des automobiles constitue un danger nouveau, que les routes n'ont pas été faites pour cette circulation, que les piétons et

(1) *Bulletin*, 1908, n° 1, p. 31.

(2) *L'automobile et la loi*, p. 21.

les voitures avaient jusqu'à présent l'usage *exclusif* de la voirie, il est juste que ceux qui revendiquent cet usage pour des véhicules NOUVEAUX et particulièrement dangereux, soient tenus de réparer le dommage résultant de faits contre lesquels personne n'avait jusqu'alors à se prémunir (1).

Le raisonnement de M. Wahl est bien simple, l'automobile est une nouvelle invention, comme toute nouveauté elle est une intruse, qu'elle paye et s'attende à recevoir le prix de son audace.

N'est-ce pas encourager les inventeurs d'une façon plutôt négative !

Et tout progrès ne deviendrait-il pas impossible, si chaque « nouveauté » devait se voir traiter avec la dernière rigueur.

Mais à ce compte, les simples voitures à chevaux, les diligences, les omnibus n'ont-ils pas été des conquêtes en leur temps, conquêtes à qui l'on a fait place parce qu'elles représentaient une victoire humaine sur le temps et l'espace.

Et les tramways dont les statistiques (2) nous montrent le rôle destructeur qui songe à les supprimer ou à les traiter plus sévèrement que d'autres véhicules ? Bien mieux, M. Wahl les déclare moins dangereux à cause de leur voie spéciale, oubliant que ce défaut de mobilité les transforme dans nos rues encombrées en véri-

(1) P. 24.

(2) Voir la statistique de M. Honnorat.

tables « guillotines » montées sur roues, dont ne peuvent se garer les piétons et les voitures.

Que M. Wahl songe encore aux véritables « gares » en plein air qui barrent de leur matériel gigantesque les places et carrefours de la Bastille à l'Etoile, de St-Augustin au Grand Montrouge et peut-être sera-t-il plus indulgent pour les uns, et plus sévère pour d'autres.

§ 2. — **Projet Bernard et Dauthie, députés.**

« Le propriétaire d'une voiture automobile est *dans tous les cas* et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule. La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve *directement une faute lourde* à la charge de la victime. » Paragraphe à ajouter à l'article 1386 du Code civil.

« Que vient faire une telle disposition dans l'article 1386 du Code civil ? C'est ce qu'il est impossible de concevoir, car cet article n'a absolument rien de commun avec la théorie proposée. » Ainsi s'exprime M. Dupuich (1).

Quel rapport a un accident *quelconque* d'automobile avec le défaut d'entretien et le vice de construction d'une maison ?

Sans doute un accident peut être causé par ces motifs, mais si le chauffeur a mal entretenu sa machine, l'ar-

(1) *Les accidents d'automobiles*, p. 10.

ticle 1382 ne suffit-il pas. N'a-t-il pas commis une faute ?

Vice de construction. — La règle est dure, dit M. Dupuich, mais elle peut se concevoir. Il est plus facile de bien bâtir, que de souder le métal en ses parties intimes, de voir l'épaisseur d'un mur que la « paille » en l'acier. Si MM. Bernard et Dauthie s'étaient bornés à vouloir étendre aux propriétaires d'automobiles et de machines de toutes sortes la charge du vice de construction (1), leur projet, quoique discutable pour des raisons que nous avons exposées (2), ne laissait pas d'être très raisonnable.

Au lieu de cela, ils proposent un texte où la victime n'aura rien à prouver, qu'il s'agisse de négligence, de vice de construction, et même, ce qui dépasse les bornes, de force majeure.

Si ma construction cause un dommage, je paierai les dégâts si l'on prouve contre moi ma faute (défaut d'entretien) ou le vice de construction (que l'on présume, n'oublions pas, *être dû à ma négligence*). Mais encore faut-il que la victime le prouve.

Si c'est mon automobile, je paierai dans tous les cas, même si la foudre a frappé mon chauffeur sur son siège, si une embolie l'a étendu mort sur son volant (3).

(1) Voir pages 195, 196.

(2) Dans les termes de l'article 1386.

(3) Un accident a eu lieu près de Lyon dans ces conditions tragiques. Et nous ne sommes pas seul à nous être demandé si une congestion causée par le froid n'est pas la raison de la mort du jeune Albert Clément sur le circuit de Dieppe.

Est-ce là l'esprit de l'article 1386 ?

La preuve d'une faute lourde de la victime seule m'exonérera !

Faute lourde, qui sait la valeur de ce mot. N'est-ce pas celle qui équivaut au dol. Et seul un suicide ou presque me rendra-t-il indemne ?

La Société d'Etudes législatives elle-même a senti l'exagération et elle a adopté l'expression faute grave « plus élastique », dit M. Massigli (1).

Une telle remarque suffit à « coter », le projet de MM. Bernard et Dauthy.

Car suivant l'expression de M. Dupuich « il faut se mettre en état de proposer aux Chambres un système qui par sa simplicité et son incontestable justice, imposera le vote immédiat ». Ce n'est pas certainement celui-ci.

§ 3. — **Projet de loi déposé par M. Messimy, député,**
sous forme d'amendement au budget de 1903.

Articles additionnels.

I

Les plaques d'identité, portant le numéro d'ordre attribué aux automobiles par le service des mines, devront être plombées sur le châssis et estampillées chaque année par les soins du préfet qui a délivré le récépissé de déclaration.

Chaque opération d'estampillage donne droit à la perception d'un droit fixe de 3 fr.

Toute dissimulation ou tentative de dissimulation de la pla-

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 243.

que d'identité est passible à la fois d'une amende de 50 francs à 200 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois.

Les mêmes pénalités peuvent être appliquées dans le cas où, pendant la nuit, des plaques d'identité ne seraient pas ou seraient insuffisamment éclairées.

II

La remise du récépissé de la déclaration de mise en circulation d'un automobile donne lieu à la perception d'un droit de 8 francs par cheval.

Le droit est réduit de moitié pour les automobiles affectés exclusivement au commerce ou à l'industrie, ainsi que pour les automobiles ne pouvant marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure.

Sont dispensés de tout droit :

1° Les automobiles affectés à un service public exploité directement par l'État, le département ou la commune ;

2° Les automobiles appartenant à des docteurs en médecine français et utilisés par eux pour l'exercice de leur profession lorsqu'ils ne peuvent marcher en palier à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure.

Les droits ainsi perçus sont versés dans une *Caisse de secours* départementale, administrée par le préfet et chargée d'allouer les secours, sur l'avis de la Commission départementale, aux victimes d'accidents ou dommages causés par des automobilistes et dont les auteurs seraient restés inconnus.

Un décret, rendu en forme de règlement d'administration publique, déterminera le mode de fonctionnement des caisses de secours, ainsi que la justification à fournir par les intéressés à l'appui d'une demande de secours.

III

Il est institué au ministère des travaux publics (Direction des routes, de la navigation et des mines) un *casier central automobiliste*.

Toute personne ayant obtenu un *certificat de capacité* est inscrite sur un bulletin spécial de ce casier sous un numéro d'ordre reproduit par le certificat.

Ce bulletin reçoit la mention des condamnations encourues par le titulaire devant les tribunaux de simple police ou de police correctionnelle, ainsi que celle du retrait du certificat de capacité prononcé en exécution de l'article 32 du décret du 10 mars 1899.

Les préfets saisis d'une demande de certificat de capacité délivrent aux impétrants, après l'avis favorable du service des mines, un certificat provisoire valable pour 30 jours. Le certificat définitif est délivré par le ministre des travaux publics sur la communication de la demande faite par le préfet et après référence au *casier central automobiliste*.

Les greffiers des tribunaux correctionnels et de simple police sont tenus d'adresser au *casier central automobiliste* avis des condamnations encourues, dans les trois jours suivant la condamnation.

Comme dans le projet de loi de la Société d'Etudes législatives, nous retrouvons ici l'idée d'une caisse, il est vrai qu'elle ne sera plus de garantie..... mais de secours.

La charité est en effet une belle chose surtout lorsqu'elle se fait avec les deniers du voisin. Que diraient M. Messimy et ses amis de la constitution d'une caisse départementale comme celle qu'ils proposent ici, alimentée par tous les députés et destinée à secourir les victimes des mauvais législateurs. Ils la trouveraient sans doute amère.

Les automobilistes ne sont pas faits autrement qu'eux. Ils ne voient pas la nécessité de payer ce qui doit incom-

ber à leur voisin. Il serait cruel, d'autre part, d'insister sur le pillage, sur le chantage auquel une organisation anonyme se verrait en butte, et ce n'est pas ici que les préfets combattraient l'électeur influent, on manque tellement de fonds secrets.

Ce reproche n'est pas autre que celui que l'on peut faire à l'institution proposée par M. Colin.

Mais étant départemental, le « bureau de bienfaisance » de M. Messimy aboutira à des résultats..... meilleurs.

Dans les départements où les automobiles domiciliées sont nombreuses, la caisse sera riche, on pourra donc y organiser des agences d'accidents anonymes. Dans les autres ce sera la misère.

Quelle inégalité peu démocratique, et l'habitant des Alpes-Maritimes ne pourra que regretter de ne pas se faire écraser en Picardie.

Cependant tout dans le projet de M. Messimy est loin d'être sans intérêt.

Le désir de mettre un terme à la dissimulation des plaques d'identité ou ce qui est pis à leur maquillage doit être retenu.

Il y a certainement quelque chose à faire. Mais encore ne faut-il pas aller jusqu'à l'exagération la plus évidente. A vouloir écraser les gens sous des montagnes on leur laisse quelquefois le temps de se sauver.

Pourquoi tant d'hommes *même raisonnables*, dissimulent-ils leurs plaques; c'est parce qu'ils ne sont ja-

mais sûrs de ne pas être inquiétés, de ne pas se voir dresser une contravention par pur caprice d'un maire rétrograde ou d'un agent subalterne.

Donnez l'impression, ayez la volonté de frapper fort les fous, mais, de grâce, laissez tranquilles ceux qui demandent à le rester.

Si tous les cent mètres et moins, un automobiliste doit essuyer son numéro sous peine de se voir dresser une contravention comportant des suites graves, même s'il pleut, ou neige, ou qu'il y a de la poussière, dites-lui franchement : voici ma loi. Article unique. « La circulation des automobiles est interdite sur tous les territoires français. » Ce sera plus franc.

Qu'est-ce aussi que ce droit de trois francs par an pour estampillage, plus un droit de mise en circulation de 8 francs par cheval soit pour une 20 HP., force moyenne pour une voiture couverte de famille, 160 fr.

Remarquez qu'à Paris la dite voiture paye 190 francs d'impôt annuel part de l'Etat et 190 francs pour la part de ville. Il est vrai qu'avec les propriétaires d'automobiles il n'y a pas à se gêner, *tous* ont deux cent mille francs de rente. Quant à celui qui a une paire de chevaux de vingt mille francs, ce n'est sans doute pas la même chose.

Eh si ! c'est la même chose, mais on se rend compte pour l'un de ce que volontairement et de parti-pris on ne veut voir pour l'autre, à savoir que *tous* les propriétaires d'automobiles même dites de luxe ne sont pas

« des boyards », de même que le possesseur d'un coupé n'est pas forcément un milliardaire. Et le serait-il encore, y aurait-il une limite à ses forces imposables.

La même exagération se retrouve dans la troisième proposition. A lire cette partie du projet, il semble qu'il ne manque plus qu'une seule chose, à savoir l'imposition aux propriétaires et conducteurs d'automobiles de la mensuration anthropométrique si heureusement appliquée aux apaches par le Dr Bertillon.

Cette institution pourrait être utile aux familles pour retrouver les brebis égarées, et aux épouses délaissées le mari trop volage et pourtant regretté.

Et pourtant une centralisation des retraits, des permis de conduire peut être très utile. Il suffit pour cela d'un registre auquel les préfets se référeront avant de délivrer un certificat d'aptitude.

Pour peu que les préfets veulent bien se servir de l'arme que la loi met à leur disposition en retirant le permis de conduire aux professionnels de l'accident, ou même de la contravention pour excès de vitesse, dûment et *sérieusement* constatée, on obtiendra un résultat excellent, meilleur que celui que l'on peut espérer en soutenant des projets insoutenables.

**§ 4. — Projet de loi déposé par M. Barthou,
ministre des travaux publics.**

ARTICLE PREMIER. — En cas d'infraction aux lois et décrets applicables en matière de circulation automobile, le coupable, s'il est passible d'une peine d'emprisonnement de trois jours

au moins, pourra, que cette peine soit prononcée ou non, être privé, suivant les circonstances, par l'arrêt ou le jugement, du droit de conduire un véhicule automobile pendant une durée de huit jours à deux mois.

L'interdiction pourra être prononcée pour une durée de deux mois à un an en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du Code pénal.

S'il a été délivré au condamné un certificat de capacité en vertu des décrets portant règlement sur la circulation des automobiles, ce certificat demeurera, pendant toute la durée de l'interdiction, déposé au greffe de la juridiction qui aura prononcé la condamnation.

Le condamné devra effectuer ce dépôt dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi il sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 200 francs.

Il sera passible des mêmes peines dans le cas où il conduirait un véhicule automobile pendant la période d'interdiction.

L'article 463 du Code pénal est applicable aux infractions prévues par les deux paragraphes qui précèdent.

ART. 2. — Les contraventions aux décrets portant règlement sur la circulation des automobiles sont constatées par les autorités dénommées à l'article 15 de la loi du 30 mai 1831 sur la police du roulage, ainsi que par les ingénieurs et contrôleurs des mines.

ART. 3. — Il est institué au ministère des travaux publics un casier automobiliste.

Ce casier reçoit les bulletins constatant la privation du droit de conduire.

ART. 4. — Toute demande de certificat de capacité institué par les décrets portant règlement sur la circulation des automobiles doit être accompagnée d'un extrait du casier automobiliste.

Cet extrait ne peut être réclamé que par la personne qu'il concerne, les magistrats du parquet et de l'instruction et les

officiers du ministère public près les tribunaux de simple police.

ART. 5. — Les greffiers des Cours et tribunaux correctionnels et de simple police, dans la huitaine à partir du jour où les condamnations portant privation du droit de conduire sont devenues définitives, sont tenus d'adresser au ministère des travaux publics (service du casier automobiliste) avis de ces condamnations sous forme de bulletins.

Le délai de huitaine pour les décisions par défaut court du jour où elles ne peuvent plus être attaquées par la voie de l'appel ou du pourvoi en cassation.

ART. 6. — Un règlement d'administration publique déterminera les droits alloués aux greffiers pour la rédaction et l'envoi des bulletins, ainsi que toutes mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Le projet du gouvernement s'inspire d'un désir très juste, exprimé par M. Messimy dans des termes malheureusement inadmissibles.

Il tend à rendre la privation du droit de conduire *effective*. Il n'est que trop certain qu'actuellement un mauvais chauffeur peut « s'arranger » pour obtenir un nouveau permis. Le projet Barthou déjouera ses combinaisons (1). Tant mieux.

Où nous ne pouvons plus approuver le projet, c'est :

1° Lorsqu'il ressuscite la vieille loi de 1851 (30 mai), que tout le monde reconnaît désuète pour permettre à

(1) A condition, comme l'a très justement demandé M. Ambroise Colin à la commission extra-parlementaire, que l'on réduise le délai de dépôt du permis au greffe en cas de retrait à 48 heures au plus au lieu de cinq jours.

une foule d'agents subalternes de dresser contraventions au chauffeur, alors qu'ils ne sont plus aptes à le faire au roulier.

Il suffira d'être mal avec son cantonnier, ou d'avoir eu une prise de bec avec un employé d'octroi de la ville voisine pour que chaque fois qu'on y passera, on récolte une bonne contravention. Résultat : amende, prison, et retrait du permis.

Qui sera le plus lésé, ce sera encore le petit, ou le moyen chauffeur. Le « boyard », celui auquel on pense trop sans réfléchir assez, aura toujours la ressource de faire conduire par un mécanicien dont il possède plusieurs exemplaires.

S'il conduit lui-même d'habitude ce sera une privation, mais non comparable à celle qui frappera le professionnel dans son gagne-pain, ou le chauffeurpropriétaire qui ne pourra plus vaquer à ses occupations. Ne pas laisser de la place pour des abus et ne frapper qu'à bon escient, voilà l'important. C'est pourquoi au lieu de donner au juge de paix, lequel distribue les peines avec la rapidité d'une machine.... de 200 chevaux, le droit de priver quelqu'un de son moyen d'existence, nous voudrions voir déférer le chauffeur imprudent ou accusé de l'être à une sorte de tribunal spécial (1).

(1) Cette idée nous a été suggérée par M. Landowshi, le sympathique et compétent suppléant au tribunal de simple police de Paris, qui connaît mieux le pour et le contre que quiconque.

Ce que nous demandons existe déjà à Paris pour les cochers de fiacre ; pourquoi ne pas étendre cette institution aux chauffeurs, et à tous les conducteurs habituels de véhicules.

Cette sorte de commission composée d'ingénieurs des mines, du président d'un Automobile-Club, d'un conseiller municipal, d'un loueur de voitures, etc., toutes personnes compétentes sur les questions de roulage et voirie retirerait les permis de conduire à bon escient.

A chaque chef-lieu de département une commission analogue siégerait et communiquerait les décisions entraînant interdiction de conduire au Répertoire Central.

Il suffirait d'imposer aux rouliers une autorisation comme aux cochers de fiacre et aux chauffeurs, ce qui les empêcherait peut-être de dormir dans leurs voitures, ou de confier leurs véhicules à des enfants de 10 ans.

Paternel et ferme tout à la fois, un tel tribunal, si on peut l'appeler ainsi, rendrait de grands services et compléterait les mesures proposées par M. Barthou.

§ 5. — **Projet de M. Bernard, député.**

Modification de l'article 59 du Code de procédure.

« Toute action résultant de la responsabilité civile d'un conducteur ou propriétaire d'automobile à raison d'un accident causé par le véhicule qu'il conduit ou qui lui appartient sera

portée soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant le tribunal du lieu de l'accident. »

La nécessité pour le demandeur d'aller attaquer son adversaire chez lui est évidemment une source de dérangements pour lui. Aussi M. Bernard, député, a-t-il estimé qu'il était nécessaire d'en dispenser les adversaires des chauffeurs.

Lorsqu'un accident aurait été véritablement causé par l'imprudence d'un automobiliste, le mal ne serait pas grand, un surcroît d'ennui ne serait qu'une juste punition de son imprudence.

Mais comment avant d'avoir plaidé, avant de connaître la décision des juges, connaître légalement l'auteur responsable de l'accident. Le législateur connaissait bien l'esprit humain lorsqu'il a imposé au demandeur l'obligation d'attaquer le défendeur chez lui. C'est qu'un procès téméraire est vite engagé, et qui reculera devant une instance un peu lointaine, n'étant pas dans son droit, n'hésitera pas à l'introduire sur place.

Ces raisons ne seraient pas applicables en l'espèce ?

A moins de déclarer sans ambage, que les automobilistes doivent être mis hors la loi, pourquoi imposer à eux seuls cette charge ? Que demain un député plaide contre son épicier, n'éprouvera-t-il pas non plus le besoin d'invoquer l'affaire à la barre de son tribunal ?

En face de l'accueil réservé au projet déposé par lui et M. Dauthy, M. Bernard a voulu quand même trouver

quelque chose frappant indistinctement tous les automobilistes.

Qu'il nous permette de dire qu'il a eu tort. Nous ne cesserons de répéter que ce n'est pas en bloc qu'il faut frapper, que ce n'est pas en traitant, disons le mot, en « parias », comme des êtres exceptionnels, les adeptes de la locomotion nouvelle qu'on réprimera des excès incontestés, mais en ne tolérant aucun abus d'où qu'il vienne.

§ 6. — Proposition de loi de M. Chastenet, déposée à la
Chambre des députés le 2 juillet 1906.

Tout conducteur d'un véhicule quelconque, tout vélocipédiste, tout cavalier, qui, à la suite d'un fait dommageable auquel il a concouru, aurait tenté d'échapper par la fuite à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison ou d'une amende de 16 à 500 francs.

Il ne pourra, quant à la peine, être fait application de l'article 363 du Code pénal, mais l'article 463 *idem*, pourra être appliqué.

Nous citons la proposition de loi de M. Chastenet bien que la Chambre l'ait votée, et que ce projet soit devenue une réalité, parce que c'était le seul applicable à *tous* les véhicules, le seul ayant le souci de remédier d'une façon aussi complète que possible à des faits regrettables.

On ne pouvait que l'approuver et les Chambres l'ont compris.

LIVRE III

LÉGISLATION ET PROJETS DE LOI ÉTRANGERS

Il n'est pas sans intérêt de connaître au moins dans les grandes lignes l'état de la question à l'étranger.

De même qu'en France l'intervention dans le « torrent circulatoire » des véhicules mécaniques eut pour effet immédiat l'éclosion de règlements destinés à fixer aux nouveaux venus leurs devoirs et leurs droits.

N'étant pas le fruit de l'expérience, conçus plutôt dans le silence du cabinet qu'au souffle large des grandes routes, ces textes ne donnèrent au public et à ceux qu'ils réglementaient, nulle satisfaction. Et de même que chez nous de multiples clameurs s'élevèrent.

Tolle général des piétons molestés par des machines infernales, jurons des charretiers réveillés d'un doux rêve. Plaintes des automobilistes demandant aux uns et aux autres plus de réflexion et de prudence.

Là-dessus propositions de lois admirablement juridiques, profondément pensées, et nullement vécues, dont la caractéristique invariable est de soumettre les automobilistes à une responsabilité « énergique », suivant l'expression de M. le professeur Meili, comme si

les automobiles étaient seules causes des maux dont souffre la circulation.

Partant de ce principe faux que réduire les conducteurs d'automobiles est seul intéressant, aucune proposition de loi n'a été faite à l'étranger ayant pour but : l'établissement d'un « règlement général » (1) englobant *tous* les véhicules, et soumettant chacun aux règles générales ; puis à des règles spéciales et à une responsabilité particulière si besoin absolu se trouvait de le faire.

Toutes doivent être rangées dans notre classe « de propositions de lois ou de règlements n'ayant en vue qu'un mode de locomotion » ; c'est dire dès l'abord qu'elles manquent d'envergure.

Nous citerons d'abord un résumé des règlements, puis les projets de loi.

(1) Il n'est pas plus long d'établir un règlement remédiant à tous les abus, qu'une loi exceptionnelle.

CHAPITRE PREMIER

SUISSE.

§ 1. — Règlements.

Avant le 19 décembre 1903, époque à laquelle fut adopté par tous les cantons, sauf Uri, Grisons et Thurgovie, « un concordat en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des automobiles », nul règlement général n'existait en Suisse, les cantons avaient réglementé la circulation des automobiles chacun pour leur petite sphère (1).

Ce règlement concordataire laisse aux cantons le soin de fixer les pénalités en cas de contravention (art. 3), et la liberté d'interdire la circulation automobile sur certaines routes (art. 2).

Dans l'ensemble il se rapproche singulièrement du règlement français.

1° Examen du véhicule, avant la mise en circulation.

2° Constatation de l'aptitude du conducteur à conduire son véhicule (art. 3). Cette autorisation est révocable après *plusieurs* contraventions.

(1) Citons le règlement général concernant la sûreté et la circulation sur la voie publique pour le canton de Genève, 2 février 1900.

3° Obligation d'avoir deux lanternes à l'avant et une à l'arrière.

4° Deux plaques de contrôle fixées à la voiture.

5° *Le conducteur* doit rester constamment maître de sa vitesse, il doit ralentir ou arrêter le moteur si besoin est (art. 9).

6° La vitesse autorisée est de 30 kilomètres à l'heure en race campagne, de 10 kilomètres (soit celle d'un cheval trotinant, ce qui est un peu faible) dans les agglomérations, et de 6 kilomètres à l'heure aux passages dangereux ou visés par l'autorité.

7° Tenir sa droite, dépasser à gauche. Telles sont les dispositions principales. Elles méritent les mêmes critiques que notre règlement, imprécision dans la limite de l'arrêt, limitation de la vitesse souvent illusoire, et toujours arbitraire dans l'appréciation.

Comme en France, les tribunaux se montrent d'une exigence excessive dans l'application des responsabilités imposables aux chauffeurs auteurs d'accidents. Ils ne tiennent pas compte assez des fautes souvent graves commises par les victimes, et font payer les conducteurs quelquefois simplement malheureux pour les fous et les imprudents. Ce n'est pas ainsi que la sécurité de tous sera mieux assurée, car le seul responsable doit être celui qui a fauté. Cependant leur sévérité n'a pas donné satisfaction suffisante, tant il est vrai qu'une mauvaise justice ne produit aucun effet.

§ 2. — Propositions de lois.

Dès 1901, M. le professeur Meili de Zurich, dans son ouvrage sur la codification du droit privé et pénal suisse, demandait que l'on soumette les automobilistes à une responsabilité spéciale.

Et lors de la publication de son ouvrage « *Die rechtliche Stellung die Automobils* » (1), il revenait sur cette idée et souhaitait de voir saisir l'occasion de la révision de la loi de 1875 sur la responsabilité des chemins de fer pour aggraver celle des automobiles. Dans cet esprit M. le conseiller national Scherrer-Füllemann présenta une motion au cours des délibérations.

Bien entendu l'Automobile-Club Suisse fit entendre d'énergiques protestations. Malgré ces réclamations et sans avoir des renseignements bien complets sur les accidents causés par les automobilistes, le Conseil fédéral dans son rapport à l'Assemblée fédérale (15 déc. 1902), se prononçait pour la responsabilité aggravée des automobilistes et présentait un projet de loi : sur la responsabilité des chemins de fer, et des accidents occasionnés par des automobiles dont voici l'article 19 *bis* :

« Celui qui détient une automobile est tenu de réparer le dommage causé par un véhicule à des personnes ou à des choses, à moins qu'il ne prouve que l'accident est dû, soit à une force majeure, soit à la faute d'un tiers,

(1) Zurich, 1902.

soit à la faute de celui-là même qui a été tué, blessé, ou lésé d'une autre manière. »

« L'exception de la faute du tiers ne peut être soulevée, si les tiers sont au service du défendeur ou s'ils ont utilisé l'automobile avec son consentement. »

Lorsque le projet revint devant les Chambres, le conseiller national Thelin proposa, d'accord avec l'Automobile-Club l'article suivant :

« En cas de dommage causé par une automobile, la personne qui la détient est responsable, à moins qu'elle ne justifie avoir pris toutes les précautions voulues, sauf son recours contre les tiers fautifs. »

Grâce à une vigoureuse campagne au dernier moment, la partie concernant les chemins de fer fut seule votée, et le Conseil fédéral adopta une motion invitant le Conseil fédéral à préparer un projet *spécial* concernant les automobilistes. Il est encore en préparation.

De toutes façons l'on peut dire que les deux textes présentés sont infiniment plus justes que le projet de loi de la Société d'Etudes législatives même : le plus dur.

1° Il ne faut supporter à chacun que *son* fait, et non celui du voisin comme y aboutit la création d'une caisse de garantie ;

2° Il exonère l'automobiliste en cas de force majeure, et de faute quelconque de la victime ou d'un tiers.

Bien entendu les tribunaux n'admettront cette exonération que lorsque la faute sera de certaine impor-

tance ; on peut être sûr qu'ils ne pécheront pas, par un excès de tendresse, à l'égard des automobilistes.

Quant au deuxième projet (présenté par M. le conseiller Thölin) il est du plus haut intérêt parce qu'également distant de toute exagération.

M. Martin l'adopte dans les conclusions de son beau rapport à la Société des juristes suisses au Congrès de Schaffhouse.

Exiger que le chauffeur fasse la preuve qu'il a conduit son engin avec toutes les précautions nécessaires s'accorde assez avec l'opinion que nous avons de l'importance capitale « de l'observation des règlements » en matière d'accidents pour que cette obligation ne nous semble pas à première vue très excessive.

Cependant une différence importante est introduite par rapport au système de notre Code civil. L'article 1382 met la preuve de la faute du conducteur à la charge de la victime.

Ici c'est au chauffeur à démontrer son obéissance aux règlements ou sa prudence.

Quelle thèse est la plus juste ? A la vérité nous avons longtemps hésité à admettre le renversement de la preuve inspiré justement du présent système. Si pour l'accidenté il est singulièrement dur de se voir refuser une indemnité faute de preuves contre un imprudent, pour le chauffeur condamné, bien qu'innocent, bien qu'exempt de tout reproche, alors que la victime a tout à se reprocher, il en sera de même.

D'autant plus que les tribunaux ont pour ainsi dire comblé la différence entre les deux thèses, grâce à la *partialité* qu'ils apportent à juger les accidents d'automobiles (1).

Si sous un régime qui leur est dit-on *favorable*, les conducteurs d'automobiles ont la plus grande peine à se disculper, même quand ils le méritent, que sera-ce si on met cette preuve à leur charge ?

Nous avons cru devoir le faire vis-à-vis des piétons à cause de la différence de responsabilité morale, qui pèse sur l'un et sur l'autre, à cause du rôle différent du Moi, à cause du domaine plus ou moins étroit de la volonté. Sans revenir sur l'exposé de notre théorie (2), souhaitons que le jour où le renversement de la preuve sera admis, il inaugure un régime d'appréciations de la faute dépourvue de contingences, dont les attaches sont plus qu'éloignées de la pure justice.

(1) M. Colin, au cours de la discussion de la Société d'Etudes législatives, a admis qu'à peine 20 0/0 des demandes formées contre des automobilistes étaient rejetées. M. Dupuich croit même cette proportion trop élevée, et je connais des cas où la victime a pour ainsi dire eu de la chance de passer sous une automobile au lieu d'un camion attelé !! L'indemnité s'en serait fortement ressortie.

(2) Voir notre exposé du renversement de la preuve, p. 123.

CHAPITRE II

ALLEMAGNE

§ 1. — Règlements.

Par suite de sa qualité de « Confédération », l'Allemagne de même que la Suisse ne présente pas à proprement parler de réglementation. Cependant le Conseil fédéral a publié sous le titre de « Grundzüge betreffend den Verlich mit Kraftfahrzeugen » des principes de réglementation que les Etats confédérés se sont presque tous assimilés.

Ce « règlement » est extrêmement minutieux et ce qu'il y a de plus intéressant, c'est que la vitesse n'y est pas réglée comme en France.

En rase campagne la vitesse est laissée à l'appréciation du conducteur, sous sa responsabilité.

Dans les agglomérations la vitesse ne doit pas dépasser l'allure d'un cheval au trot accéléré.

Dans les endroits difficiles l'allure doit être telle qu'en cas de besoin l'arrêt puisse être obtenu en cinq mètres.

Nous ne saurions trop faire remarquer cette dernière disposition que nous voudrions voir adoptée pour toutes les circonstances, quitte à augmenter la distance impartie pour l'arrêt (quinze à vingt mètres par exemple en dehors des agglomérations).

En revanche, le mode de fixation de la vitesse dans les agglomérations ne nous semble pas à imiter.

Le trot accéléré ? C'est bien vague. Une rosse trotte à trois lieues à l'heure à peine, un bon cheval s'il ne va pas très loin tient ses cinq lieues à l'heure.

Il vaut encore mieux fixer une limite en chiffres, 20 kilomètres par exemple comme en France, ce qui est en ligne droite une allure correspondant à l'arrêt en cinq mètres, au moins pour les automobiles.

En dehors des agglomérations une limite maximum est inutile et ne sert qu'à faire dresser des contraventions sans intérêt.

§ 2. — Projets de lois.

Malgré sa minutie le règlement général n'a pas donné paraît-il les résultats attendus, puisque de nombreux juristes n'ont cessé de demander une aggravation de la responsabilité des automobilistes.

Certains même, pourraient-on dire, sont suspects à cet égard de parti-pris. Lorsqu'en 1899, époque à laquelle le nombre (1) des automobiles étaient infime surtout en Allemagne, on voit le professeur Hilse, dans une conférence donnée à la Société des juristes de Berlin, réclamer pour elles une extension de responsabilité, on ne doit pas être surpris que le même M. Hilse conclut en 1902 dans un rapport au « Juristentag » à une exten-

(1) Dont la vitesse moyenne n'excédait guère celle que couvre un bon cheval qui doit trotter seulement une heure.

sion énergique de la responsabilité des véhicules mus par une force élémentaire. Il les détestait avant de les connaître.

Le propriétaire d'un tel véhicule, demandait-il, devait toujours être considéré comme responsable. La faute prouvée de la victime ou la force majeure peut seule l'affranchir de la charge qui pèse sur lui. Pour indemniser les victimes d'accidents anonymes ou causés par un insolvable, une caisse d'assurances mutuelles et obligatoires serait créée.

Un tel projet ressemble trop à celui adopté par la commission de notre Société d'Etudes législatives pour qu'il soit intéressant de l'étudier longuement.

Par un côté il est moins dur que celui soutenu par M. A. Colin, qu'il a certainement inspiré. En cas de force majeure l'automobiliste se voit exonéré de toute charge, le bris de machine ne rentrant pas dans cette catégorie.

Un projet de loi a été déposé en ce sens au Reichstag le 1^{er} mars 1906, tandis qu'un contre-projet émanant du Dr Martin Isaac, inspiré par l'Automobile-Club Impérial, y était proposé. Il n'a pas encore été discuté et nous doutons qu'il soit voté tel quel (1).

(1) Une modification importante y a été au reste apportée. Les véhicules ne pouvant dépasser 15 kilomètres en palier seraient dispensés de cette responsabilité aggravée.

Comme le fait remarquer M. Martin, de Genève, cette restriction, est la preuve « que l'on redoute les conséquences excessives de ce système ».

Qui bénéficiera de l'exception, les lourds véhicules industriels peu maniables pour qui le 15 kilomètres à l'heure est une allure déjà très rapide, peut-être plus dangereuse qu'une triple avec une automobile dite de luxe.

CHAPITRE III

AUTRICHE.

§ 1. — Règlement.

Celui-ci a le mérite d'être récent. Le conducteur bien entendu doit rester maître de sa vitesse.

Celle-ci en rase campagne ne peut dépasser 45 kilomètres à l'heure. Dans les agglomérations 15 kilomètres à l'heure.

§ 2. — Proposition de loi.

Le gouvernement a cru nécessaire de présenter en 1904 un projet de loi aggravant la responsabilité des automobilistes dans le sens des projets suisses et allemands.

En cas d'accident à des personnes ou à des choses la responsabilité incombe au conducteur et au propriétaire.

S'il y a plusieurs propriétaires, ils sont solidairement responsables.

L'usager de la voiture est responsable à la place du propriétaire.

Si au moment de l'accident un tiers s'était emparé

illicitement de la voiture, le propriétaire serait exonéré de toute responsabilité, à moins qu'il n'ait pas pris les précautions nécessaires pour conserver l'usage exclusif de sa voiture.

La personne responsable n'est libérée que si l'accident a été causé par un événement inévitable, ou en prouvant la faute d'un tiers ou celle de la victime.

N'est pas considéré comme inévitable un défaut de fonctionnement de la machine.

Comme pour le projet allemand une exception a été introduite au principe, que l'on a craint par là même de voir appliqué dans son intégrité.

Les voitures ne pouvant dépasser 20 kilomètres ne devraient pas être soumise à cette responsabilité aggravée.

Après réflexion on a même modifié cet article, il serait étendu aux voitures automobiles ne faisant pas plus de 25 kilomètres à l'heure, aux motocycles (30 kilomètres) et aux voitures à vapeur servant au transport des marchandises (35 kilomètres).

Cette modification ne fait guère honneur aux connaissances pratiques des membres de la Justizausschuss (commission de justice); plus un véhicule est dangereux, plus, pour employer une expression hippomobile, il lui lâche la bride.

Si un lourd camion n'est pas dangereux à 35 kilomètres à l'heure, une voiture ordinaire l'est à plus forte

raison, beaucoup moins, deux, trois fois moins et c'est elle que vise et qu'atteint la commission !!

Ce projet qui tend à faire une distinction entre les véhicules dangereux et non dangereux pourrait, en mettant à profit les enseignements de la statistique et de la technique, arriver à faire œuvre utile en son pays. Mais encore faut-il que l'on sache quels sont les véhicules présentant par eux-mêmes un danger particulier anormal. Leurs auteurs ont besoin de l'apprendre de façon sûre.

CHAPITRE IV

BELGIQUE.

Pendant longtemps le gâchis régna en maître. Les usages provinciaux très différents les uns des autres régissaient seuls la circulation.

Nos voisins se sont rattrapés depuis ; si le décret royal du 4 août 1899 n'est pas encore le Code de la route que tous réclament, on peut dire qu'il s'en rapproche.

Voici ses principales dispositions :

ART. 1^{er}. — Concernant les plaques pour les bicyclettes et les automobiles.

ART. 2. — Lanterne *bien éclairée* pour tout véhicule. Automobiles et motocycles éclairés à l'arrière permettant de lire le numéro d'ordre.

ART. 3. — Avertisseur imposé aux véhicules mécaniques.

ART. 5. — Les conducteurs se tiendront constamment à la portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge, ou moteurs en ordre de marche. Ils seront *en état* de les guider ou de les conduire (1).

(1) Ce texte est bien plus net « que notre délit d'abandon de guides » et permet d'atteindre les enfants à qui on confie la conduite de véhicules comme on le voit fréquemment dans les campagnes.

ART. 6. — Défense d'abandonner un véhicule.

ART. 10. — Défense aux autres véhicules et aux animaux de circuler sur les accotements réservés aux piétons et velocipèdes.

ART. 15. — Il est défendu d'imprimer aux véhicules et animaux une vitesse dangereuse pour la circulation.

Allure modérée aux tournants (1).

ART. 16. — Vitesse de marche des automobiles : 30 kilomètres en campagne, 10 dans les agglomérations (2).

ART. 17. — Obligation d'arrêter en cas de trouble causé par les automobiles ou bicyclettes à des animaux.

ART. 20. — Les piétons doivent se ranger pour livrer passage aux véhicules quelconques, bêtes de trait, de charge ou monture qu'ils rencontrent ou qui les dépassent.

De leur côté les conducteurs sont tenus d'avertir les piétons de leur approche.

La sagesse de cet article final est à rapprocher du jugement (3) cité par M. Dupuich et qui déclare qu'un chauffeur est responsable d'un accident « même s'il a donné de la trompe et que le piéton dûment averti néglige de se ranger ou même s'y refuse de propos délibéré ».

(1) La généralité des termes est à remarquer. Tous les véhicules sont passibles de contravention pour excès de vitesse.

(2) Ces chiffres sont faibles, mais il faut tenir compte de la difficulté de la circulation dans un pays à population très dense, et de la date de l'arrêté (1899). Ils vont du reste être modifiés dans un sens plus libéral.

(3) Justice de paix de Paris, 5^e arrondis., 1^{er} juin 1906.

Nous croyons que la note juste est plutôt du côté belge. Avec un ensemble de magistrats semblables à notre bon juge de paix, il ne resterait plus aux voitures qu'à monter sur les trottoirs.

**Proposition de loi par MM. Magnette, P. Hansez,
Flechet et Keesen.**

Le règlement très sage que nous venons d'étudier ne devait pas protéger les automobilistes d'une tentative de juristes particulièrement ennemis d'une telle découverte. MM. Ch. Magnette, P. Hansez, Flechet et Keesen ont en effet déposé sur le bureau du Sénat un projet de loi dont l'exposé des motifs ne peut donner une idée du texte.

Aucune comparaison entre ce produit d'une haine aiguë pour la locomotion nouvelle ne peut être faite et le projet de la Société d'Etudes législatives, qui, si à notre avis, a le vice de s'inspirer à la fois de conceptions peu pratiques et de théories faussement équitables, a au moins le mérite d'émaner de gens raisonnables et qui ne veulent au fond, nous en sommes convaincus, que réprimer les abus sans nuire aux gens sensés.

Voici le texte belge dans toute sa délicieuse simplicité :

ART. 1^{er}. — Tout accident causé à des personnes ou à des choses par des véhicules automobiles sera présumé être dû à la faute du conducteur.

Néanmoins la preuve de la force majeure ou de la faute de la victime sera autorisée.

Le propriétaire ou locataire sera civilement responsable.

ART. 2. — Les indemnités dues du chef d'accidents prévu au paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} seront portées au double.

ART. 3. — Toute condamnation du chef d'un accident prévu à l'article 1^{er} § 1^{er}, entraînera de plein droit l'interdiction de conduire et de détenir un véhicule automobile pendant une année. S'il survient une seconde condamnation, cette interdiction aura une durée de trois années qui prendront cours le jour où la condamnation a été prononcée.

Une troisième condamnation du même chef entraînera une interdiction permanente et définitive.

Toute contravention à l'interdiction ci-dessus édictée sera punie d'une amende de 26 à 3.000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à deux ans ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive l'emprisonnement sera toujours prononcé.

En cas de seconde récidive, s'il y a eu mort d'homme ou blessures causées à la victime, la confiscation du véhicule sera toujours prononcée par les tribunaux.

En ce qui concerne la détention des véhicules automobiles visée au présent article, les époux, père, mère, enfants, descendants et domestiques de la personne frappée de l'interdiction y mentionnée habitant avec

elle, seront considérées comme personnes interposées.

ART. 4. — Tout accident dont l'auteur demeurera inconnu sera à charge d'une caisse commune d'assurances, qui sera alimentée : 1° par des cotisations perçues sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles, dans la proportion de cinq pour cent du montant des contributions ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints.

2° Par la moitié du double dommage alloué en vertu de l'article 2 ci-dessus.

L'Etat aura la gestion de cette caisse et la charge de régler soit amiablement, soit judiciairement le montant des indemnités qui seront réclamées.

ART. 5. — Le gouvernement est chargé de prendre les mesures d'exécution qui seront nécessaires.

Le moins que l'on puisse dire en présence de telles exigences, c'est que leur outrance même empêche de s'y arrêter sérieusement.

Non contents d'imposer une indemnité double à titre de peine, les auteurs privent de droit le propriétaire de l'usage de son véhicule. Qu'un accident grave puisse entraîner le retrait du permis de conduire, nous sommes partisans d'une telle sanction. Vous êtes dangereux, je vous empêche d'exercer votre maladresse ou votre imprudence. Mais sous prétexte qu'un propriétaire conduit mal, empêcher sa femme, ses enfants et toute sa

famille d'user du véhicule en le faisant conduire par plus apte personne, voilà qui est odieux.

Et cette indemnité double n'est-elle par un mélange malheureux de droit pénal et de responsabilité civile ?

La Chambre belge a compris ce que de tels désirs présentaient de parti-pris. Et le projet est resté dans les cartons de ses auteurs.

CONCLUSIONS

Maintenant que nous avons vu ce que d'autres ont pensé avant nous, que nous avons présenté avec plus ou moins de bonheur les objections que nous croyions devoir faire à leurs thèses, nous nous permettrons de formuler ici quelques vœux d'une façon sans doute inhabile mais sincère.

Nous espérons que les chauffeurs sérieux y verront le souci de les défendre contre les chauffards, leurs pires ennemis ; les membres de la Ligue contre les excès de l'automobile la possibilité de restreindre ces excès qu'ils combattent sans atteindre les innocents, et le lecteur le désir d'être utile... à tout le monde.

1^o Interdiction des courses d'automobiles autrement que sur un circuit permanent et organisé à cet effet.

M. le marquis de Dion, président de la chambre syndicale, nous ayant précédé dans cette voie, il semble qu'il n'y ait pas lieu d'insister sur la nécessité d'une telle interdiction.

L'Automobile-Club de France se préoccupe d'organiser un terrain d'essai, nécessaire à nos fabricants. *Il faut* qu'il le trouve au plus vite et que le circuit de

Dieppe soit le dernier, non pas à cause de la course même, mais des essais qui la précèdent, et qui lancent sur les routes des engins trop puissants.

2° *Interdiction de circuler en France sur une voiture de plus de 50 chevaux, subsidiairement : recours légal de l'assurance jusqu'à 50 0/0 du montant de l'indemnité versée à la victime d'une de ces voitures anormales.*

Nous citons au début de l'examen du projet de loi de la Société d'Etudes législatives l'opinion de M. le professeur Massigli (1), lequel aurait désiré faire une distinction entre les véhicules normaux et les véhicules anormaux.

Plus draconien que l'éminent juriste, nous voudrions que dans un délai à déterminer les voitures « genre de course » soient interdites à nos routes.

A titre de transaction on pourrait peut-être donner deux ou trois *permis nominatifs* pour de telles voitures à des employés de maisons de construction, afin de leur éviter les frais de chemin de fer de Paris au circuit d'essai.

Ces coureurs en très petit nombre, d'une habileté reconnue, ne présenteraient pas le même danger que « l'amateur » richissime, qui pour jouer au gagnant d'une coupe célèbre... joue avec sa vie... et celle des autres.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 78.

Comme le montre M. A. Scheikevitch, ce sont ces monstres qui causent le plus d'accidents d'automobiles en Allemagne : 53,8 0/0 (1) ; il n'y a pas de bonne raison pour qu'en France il en soit autrement. Supprimer la cause serait supprimer l'effet.

Qui pourrait s'en plaindre : les fabricants. Combien en vendent-ils de ces semeuses de mort ? Quelques-unes. Ce n'est pas ce qui entretient la propriété d'une industrie. Et que leur importe de vendre une quarante chevaux au lieu d'une cent chevaux ?

L'objection que l'on ferait peut-être à un tel projet serait que des voitures très lourdes ont besoin d'un très fort moteur, surtout en pays de montagne.

Il faut ne pas être très au courant de ce qu'est un moteur pour ne pas savoir qu'avec cinquante chevaux la plus lourde limousine (2) gravira la plus forte côte, sans doute moins vite qu'avec 80 HP sous le capot ; mais c'est justement le but cherché.

Bien mieux, n'étaient les complications, nous verrions sans regret la limite maxima réduite à 40 HP pour les voitures découvertes, qui ayant moins de tirage ont besoin de moins de force (3).

(1) A consulter cette intéressante statistique dans le *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 436.

(2) Le plus lourd camion.

(3) Nulle crainte que l'on puisse augmenter de beaucoup la force d'un moteur. Si on le fait tourner « fou » il s'usera plus vite ; si l'on change de multiplication le gain de vitesse sera peu appréciable ; trois ou quatre kilomètres à l'heure, voilà ce qu'un savant truquage permettra.

Au cas où le remède proposé effrayerait par son radicalisme, nous verrions avec plaisir présenter un projet de loi dans le sens suivant :

« En cas d'accident causé *par la faute* d'un conducteur d'une voiture-automobile d'une force supérieure à 50 HP, la Compagnie d'assurances du propriétaire de l'automobile aura de droit un recours contre son assuré à concurrence de 50 0/0 de l'indemnité versée à la victime. »

Vous tenez à circuler d'une façon anormale, avec un véhicule que l'immense majorité de vos semblables, de vos collègues chauffeurs, ne trouvent nullement nécessaire et pratique. Attendez-vous, en cas de faute de votre part, en cas d'accident, à être traité d'une façon extraordinaire.

M. Thaller n'a-t-il pas soutenu une idée analogue lorsqu'il proposait (1) une règle dans le *genre* de celle-ci : « Les polices d'assurances contre les accidents d'automobiles ne pourront produire d'effet en tant qu'il s'agira de couvrir *une faute grave*, soit du propriétaire, soit de son chauffeur. » Règle trop dure pour le propriétaire qui peut se voir ruiner par une imprudence de son chauffeur (2). Règle trop négligente de la victime, désarmée en face d'un propriétaire insolvable.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, p. 396, numéro de 1907.

(2) Et Dieu sait si les chauffeurs écoutent les recommandations de leurs patrons !

Avec plus de souci d'assurer l'indemnité de la victime, avec le désir de frapper surtout les « imprudents » quand même (1), ne nous inspirons-nous pas de M. Thaller ?

3° *Délivrance du permis de conduire après examen
effectif et sérieux.*

Non content de laisser des chauffeurs absolument inhabiles conduire munis d'un certificat constatant une aptitude non contrôlée, nous savons que l'on a fermé les yeux sur la *vente* de permis. Il faut réagir ; aux ingénieurs à demander des collaborateurs spéciaux pour faire passer des examens sérieux. A Paris surtout c'est illusoire.

4° *Suppression d'un maximum de vitesse.*

La vitesse n'est pas par elle-même un danger sauf lorsqu'elle atteint des proportions vertigineuses.

Avec notre système, plus de vitesses vertigineuses, plus de monstres.

Sûrement une automobile, même de quarante chevaux, va vite, mais enfin sa vitesse n'est pas comparable à celle d'une cent-vingt.

Le régime actuel ne sert qu'à permettre des tracasseries aux agents subalternes, tout en n'offrant nulle sé-

(1) Le fait d'acheter un véhicule capable de vitesses foudroyantes est déjà une imprudence. Si, au lieu de marcher à 100 kilomètres à l'heure facilement, vous ne pouviez soutenir qu'une vitesse inférieure, vous ne seriez pas « grisé » et tenté de donner un maximum que vous ne pourriez atteindre.

curité au public, nul critérium aux magistrats en cas de collisions.

Qu'importe à la sécurité de tous qu'un chauffeur marche à cinquante à l'heure en rase campagne si la route est déserte, et qu'il n'y a pas de croisements ou de courbes.

Ce qui est urgent, c'est qu'il soit « maître de sa vitesse », qu'il puisse s'arrêter vite, à plus forte raison dans un village.

Cette règle de bon sens érigez-la en loi.

Exigez après expériences si vous voulez :

1° Que *tous* les véhicules puissent s'arrêter dans les agglomérations en *six mètres à sept mètres*.

2° En rase campagne en *vingt mètres* (1).

Ce sera au conducteur à fixer son allure en conséquence. Et la trace des roues, ou l'empreinte des sabots du cheval serviront presque toujours de témoins.

En cas d'arrêt plus lent que la limite fixée, les tribunaux y verront une *présomption de faute* contre le conducteur, qui, pour s'exonérer totalement ou partiellement, devra prouver la faute grave de la victime.

5° *Droite permanente.*

Tout véhicule devrait *toujours* être à sa droite, car il est aussi facile de rouler à droite qu'à gauche.

(1) Arrêt exigé de la part des tramways par l'ordonnance du préfet de police de juin 1900. Il est vrai que c'est à Paris, ou dans le département de la Seine.

De cette façon pas d'imprévu, un signal pour dépasser par prudence, et le véhicule plus lent étant rangé d'avance, il y aura chance très faible de collision.

De même pour les piétons, toujours exiger qu'ils prennent leur droite lorsqu'ils empruntent la chaussée, non pour traverser, mais pour marcher sur une route.

*6° Eclairage visible de l'avant et de l'arrière
imposé à tous véhicules.*

Tous les usagers de la route se plaignent que la loi de 1851 n'ait pas soumis toutes les voitures sans distinction à l'obligation de révéler leur présence par un feu.

Une réforme en ce sens est des plus urgentes, nous avons cité dans notre jurisprudence un jugement au sujet d'un accident causé par cette absence de lumière, nous aurions pu en citer vingt autres. Mais encore ne suffit-il pas de formuler une telle règle, encore faut-il en exiger *rigoureusement* l'exécution.

Pour être sage le législateur devrait imposer à *tous* les véhicules un feu visible de l'avant et de l'arrière.

Une seule lanterne suffirait très bien. Il faudrait édicter qu'elle serait placée à gauche, bien en dehors de la voiture, et qu'un petit carreau serait percé dans le fond.

Actuellement les véhicules les plus rapides (1), ceux qui ne sont presque jamais dépassés, sont seuls visibles de l'arrière, tandis que les lourds chariots sans cesse

(1) Les automobiles.

distancés par les autres chevaux et véhicules de toutes sortes s'en vont paisiblement dans la nuit, mur mouvant contre lequel plus d'un être s'est brisé. C'est un non-sens.

*7° Renversement de la preuve limité aux accidents
causés aux piétons.*

En étudiant l'article 2 du projet présenté par M. Ambroise Colin nous avons fait remarquer qu'autant il peut être juste d'exiger du conducteur d'une automobile la preuve qu'il a conduit suivant les exigences du règlement lorsqu'il s'agit d'une collision entre lui et un piéton, autant il n'était pas rationnel de l'exiger du chauffeur vis-à-vis d'un autre véhicule dont le conducteur a les mêmes devoirs, les mêmes responsabilités que lui.

Nous aurions pu alors faire observer que M. Colin reconnaît par avance le bien fondé de notre observation puisqu'il laisse en dehors de son projet « les accidents arrivés entre automobiles ».

Que ce soit une automobile et une autre automobile ; ou une automobile et un char à bœufs, dont les animaux sont peureux, je ne vois pas quelle différence il doit y avoir au point de vue de la preuve.

— C'est sur cette observation que nous terminerons cet ouvrage.

Nous y avons recherché la vérité avec passion peut-être, sans acrimonie jamais.

Nous avons cherché à répudier toute solidarité avec

certaines défenseurs trop chaleureux, et souvent maladroits de la locomotion nouvelle.

Les injures ne valent pas mieux que les coups surtout lorsqu'elles s'adressent à des hommes éminents comme M. Ambroise Colin et ses collègues, dont on peut ne pas partager en tous points la façon de voir, mais qu'un talent incontesté devrait préserver de certains procédés fâcheux de polémique.

Que de chaque côté on veuille s'écouter. Que les automobilistes comprennent que certaines mesures spéciales s'imposent, que leurs adversaires soient souvent moins outranciers et plus « généraux » dans la répression des excès, et sûrement, à la satisfaction de tous « les vaches seront bien gardées », ce qui sera peut-être la plus grande innovation du siècle.

Vu :

Le Président de la thèse,
E. THALLER.

Vu :

Le Doyen,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris.
Pour le Vice-Recteur, l'Inspecteur de l'Académie,
V. BONNARIC.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION. — Historique de la locomotion routière.	1

LIVRE PREMIER

DE LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT

§ 1. — Théorie de la responsabilité en général.	7
§ 2. — Système de la responsabilité d'après le Code civil	10

LIVRE II

RÈGLES FONDAMENTALES

CHAPITRE I. — La responsabilité du propriétaire de véhicule.	35
---	----

§ 1. — Traction animale.	38
§ 2. — Règles fondamentales en matière de circulation	43

CHAPITRE II. — La responsabilité des cyclistes et auto- mobilistes.	52
--	----

SECTION I. — <i>Cycles</i>	53
--------------------------------------	----

SECTION II. — <i>Automobiles</i>	57
--	----

SECTION III. — <i>Comparaison entre les divers règlements</i>	66
---	----

§ 1. — Vitesse	66
--------------------------	----

§ 2. — Mise en circulation	67
--------------------------------------	----

§ 3. — Certificat de capacité.	69
--	----

§ 4. — Eclairage.	69
---------------------------	----

SECTION IV. — <i>Pouvoir de réglementation des maires.</i>	69
--	----

SECTION V. — <i>Examen des responsabilités encourues spéciale- ment par les automobilistes et les cyclistes</i>	74
---	----

SECTION VI. — <i>Jurisprudence.</i>	79
---	----

§ 1. — Vitesse	79
§ 2. — Droite	85
§ 3. — Eclairage	87
§ 4. — Divers	88
 CHAPITRE III. — Réformes	90
§ 1. — Projets sur la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles	90
§ 2. — Projet Bernard et Dauthu, députés	147
§ 3. — Projet de loi déposé par M. Messimy, député, sous forme d'amendement au budget de 1903	149
§ 4. — Projet de loi déposé par M. Barthou, ministre des travaux publics	154
§ 5. — Projet de M. Bernard, député	158

LIVRE III

LÉGISLATION ET PROJETS DE LOI ÉTRANGERS

CHAPITRE I. — Suisse	163
§ 1. — Règlements	163
§ 2. — Propositions de lois	165
CHAPITRE II. — Allemagne	169
§ 1. — Règlements	169
§ 2. — Projets de lois	170
CHAPITRE III. — Autriche	172
§ 1. — Règlement	172
§ 2. — Proposition de loi	172
CHAPITRE IV. — Belgique	175
CONCLUSIONS	181

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
